

Département d'INDRE-ET-LOIRE

---

***Enquête publique unique préalable au  
projet « Lignes2tram »  
présenté par  
le Syndicat des mobilités de Touraine***

**Remis en préfecture le 10 décembre 2024**



# **RAPPORT D'ENQUÊTE**

**ENQUÊTE PUBLIQUE  
du 23 septembre 2024  
au 31 octobre 2024**

Commission d'enquête : Bernard DUCATEAU président  
Nicole TAVARES  
Pascal PICARD

---

Enquête publique ayant pour objet le projet présenté par le Syndicat des mobilités de Touraine en vue de réaliser la deuxième ligne du tramway de l'agglomération tourangelle, l'aménagement de la ligne BHNS, la création de deux parcs-relais et l'extension du centre de maintenance.

Nota : conformément au 3<sup>ème</sup> alinéa de l'article R123-19 du code de l'environnement, le rapport d'enquête et ses annexes d'une part, les conclusions motivées et l'avis de la commission d'autre part, font l'objet de documents séparés, publiés en même temps que le présent document.



## Abréviations et acronymes

AE	Autorité Environnementale
ABF	Architecte des Bâtiments de France
ARS	Agence Régionale de Santé
BASIAS	Base de données des Anciens Sites Industriels et Activités Services
BASOL	Base de données sur les Sites et Sols Pollués
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
CDNPS	Commission départementale de la nature des paysages et des sites
CDM	Centre de Maintenance
CHU	Centres Hospitaliers Universitaires
CHRU	Centres Hospitaliers Régionaux Universitaires
DDT	Direction Départementale des Territoires
DSP	Délégation de Service Public
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DUP	Déclaration d'Utilité Publique
EBC	Espace Boisé Classé
EPCI	Établissement Public de Coopération Intercommunal
ERP	Établissement Recevant du Public
ER	Emplacement Réservé
GES	Gaz à effet de serre
ICPE	Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
LAC	Ligne aérienne de contact
LEMA	Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques
MECDU	Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme
MOA	Maître d'Ouvrage en titre (SMT)
MOD	Maître d'Ouvrage Délégué (Groupement Transamo-SET)
MOEG	Maître d'œuvre Général
NPNRU	Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain.
OA	Ouvrages d'Art
OAP	Orientation d'Aménagement Particulière
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PDU	Plan Général de Déplacement Urbain
PGT	Plan général des travaux
PLH	Plan Local de l'Habitat
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PMR	Personne à Mobilité Réduite
PPA	Plan de Protection de l'Atmosphère
PPR	Périmètre de Protection Rapprochée
PPRi	Plan de Prévention des Risques d'Inondation
PPRn	Plan de Prévention des Risques Naturels
P + R	Parking Relais
PSMV	Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur

QPV	Quartiers Prioritaires de la politique de la Ville
SAGE	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SCoT/SMAT	Schéma de Cohérence Territoriale/Syndicat Mixte de l'Agglomération Tourangelle
SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des eaux
SMT	Syndicat des Mobilités de Touraine
SOGED	Schéma d'Organisation et de GEstion des Déchets
SPR	Site Patrimonial Remarquable
SRADDET	Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires
SRCAE	Schéma Régional Climat Aie Énergie
SUP	Servitude d'Utilité Publique
TMVL	Tours Métropole Val de Loire
TVB	Trame Verte et Bleue
UFR	Unité de formation et de recherche
ZNIEFF	Zone naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique
ZPPA	Zone de Présomption de Prescriptions Archéologiques

# Table des matières

<b>1 Généralités</b>	9
1.1 Preamble	9
1.2 Plusieurs enquêtes publiques	10
<b>2 Cadre juridique</b>	11
<b>3 Présentation du projet</b>	13
3.1 Maitrise d'ouvrage	13
3.2 Historique du projet	13
3.2.1 Une réflexion qui débute en 2016-2017	13
3.2.2 La délibération communautaire du 18 décembre 2017	14
3.2.3 La délibération communautaire du 17 décembre 2018	15
3.2.4 La délibération communautaire du 20 janvier 2022	15
3.2.5 Les décisions du Comité syndical du SMT	15
3.3 Présentation du projet soumis à enquête	16
3.3.1 La ligne 2 de tramway	17
3.3.2 La ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)	17
3.4 Le contexte	17
3.4.1 Situations géographique et administrative	17
3.4.2 L'évolution démographique	18
3.4.3 Le dynamisme économique du territoire	18
3.4.4 Les grands enjeux de desserte	20
3.4.5 L'offre actuelle de transports en commun	20
3.5 Les besoins et les objectifs du projet	22
3.5.1.1 Les effets attendus du projet	22
<b>4 Coûts, financement, analyse socio-économique du projet</b>	26
4.1 Coût d'investissement	26
4.2 Coûts d'exploitation	27
4.3 Financement du projet	27
4.4 L'analyse socio-économique	28
<b>5 Le dossier d'enquête</b>	30
5.1 Présentation du dossier d'enquête	30
5.1.1 Présentation du dossier soumis à l'enquête	30
5.1.2 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU)	30
5.1.2.1 Rapport de présentation	30
5.1.2.2 Propositions de mise en compatibilité du PLU	30
5.1.3 L'étude d'impact	31

5.1.4	Incidence du projet au titre de IOTA (Installations, Ouvrages, Travaux, Aménagements).....	33
5.1.5	L'autorisation de défrichement.....	33
5.1.5.1	Objet de la demande d'autorisation.....	34
5.1.6	L'autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres pour chacune des communes de La Riche, Tours et Chambray-lès-Tours.....	35
5.1.7	L'autorisation de dérogation à la protection des espèces (pièce M4).....	37
5.1.8	Déclaration ICPE.....	38
5.1.9	L'archéologie préventive.....	38
5.1.10	L'enquête parcellaire.....	38
5.2	Composition du dossier d'enquête.....	40
5.2.1	Nomenclature du dossier.....	40
5.2.2	Examen des pièces du dossier par la commission d'enquête.....	42
<b>6</b>	<b>Organisation de l'enquête.....</b>	<b>45</b>
6.1	Désignation de la commission d'enquête.....	45
6.2	Préparation de l'enquête.....	45
6.2.1	Une première réunion en préfecture dès le 18 juin 2024.....	45
6.2.2	Un arrêté préfectoral finalisé le 25 juillet 2024.....	46
6.2.3	Prise en compte et vérification des dossiers.....	46
6.2.4	Point de contact dans les mairies et diffusion d'un « mémo ».....	47
6.2.5	Formation au registre PubliLégal.....	47
6.3	Fonctionnement de la commission d'enquête.....	48
6.4	Contacts préalables.....	48
6.4.1	Contact avec le porteur du projet.....	48
6.4.2	Rencontres avant le début d'enquête.....	48
6.4.2.1	Rencontre avec le maire de Tours.....	48
6.4.2.2	Rencontre avec le maire de Joué-lès-Tours.....	49
6.4.2.3	Rencontre avec le maire de Saint-Pierre-des-Corps.....	49
6.4.2.4	Autre rencontre sollicitée.....	49
6.5	Visite des lieux du projet.....	49
6.6	Information effective du public.....	50
6.6.1	Publicité dans les journaux.....	50
6.6.2	Affichage.....	50
6.6.2.1	Sur les panneaux réglementaires.....	50
6.6.2.2	Sur les panneaux municipaux.....	51
6.6.3	Autres actions d'information du public.....	51
6.6.3.1	L'information préalable du public.....	51

6.6.3.2	A l'initiative de la mairie de Tours.....	51
6.6.3.3	A l'initiative de la mairie de Saint-Pierre-des-Corps.....	51
6.6.3.4	A l'initiative de la mairie de Chambray-les-Tours.....	51
6.6.3.5	A l'initiative de la mairie de Joué-lès-Tours.....	52
6.6.3.6	A l'initiative de la mairie de La Riche.....	52
6.6.3.7	A l'initiative de Tours Métropole Val-de-Loire.....	52
6.6.3.8	De nombreux articles et reportages.....	52
<b>7</b>	<b>Déroulement de l'enquête.....</b>	<b>53</b>
7.1	Période.....	53
7.2	Permanences.....	54
7.2.1	Permanence du 23 septembre 2024 en mairie de Tours.....	54
7.2.2	Permanence du 26 septembre 2024 « hors les murs ».....	54
7.2.3	Permanence du 1 <sup>er</sup> octobre 2024 en mairie de Chambray-lès-Tours.....	55
7.2.4	Permanence du 5 octobre 2024 en mairie de Saint-Pierre-des-Corps.....	55
7.2.5	Permanence du 12 octobre 2024 en mairie de La Riche.....	56
7.2.6	Permanence du 15 octobre 2024 en mairie de Joué-lès-Tours.....	56
7.2.7	Permanence du 25 octobre en mairie annexe des Fontaines.....	57
7.2.8	Permanence du 31 octobre en mairie de Tours.....	57
7.3	Médiatisation de l'enquête publique.....	57
7.4	Rencontres durant l'enquête publique.....	57
7.4.1	Rencontre avec le maire de Chambray-lès-Tours.....	57
7.4.2	Rencontre avec le maire de Saint Avertin.....	58
7.4.3	Rencontre avec le maire de La Riche.....	58
7.4.4	Rencontre avec le président de la CCI 37.....	58
7.4.5	Autre rencontre sollicitée.....	59
7.4.6	Rencontre avec l'ancien maire de Tours (2017-2020).....	59
7.5	Registres.....	59
7.6	Climat et incidents relevés et au cours de l'enquête.....	59
7.7	Réunion de recalage avec la préfecture d'Indre-et-Loire.....	60
7.8	Clôture de l'enquête.....	60
7.9	Notification du procès-verbal des observations et mémoire en réponse.....	61
7.10	Modalités de transfert du dossier et du registre à la Préfecture.....	61
<b>8</b>	<b>Synthèse de la concertation préalable et des avis.....</b>	<b>62</b>
8.1	La concertation préalable et son bilan.....	62
8.2	Avis délibéré de l'Autorité environnementale et mémoire en réponse.....	62
8.3	Avis recueillis durant l'instruction du dossier.....	64
8.3.1	ARS.....	64

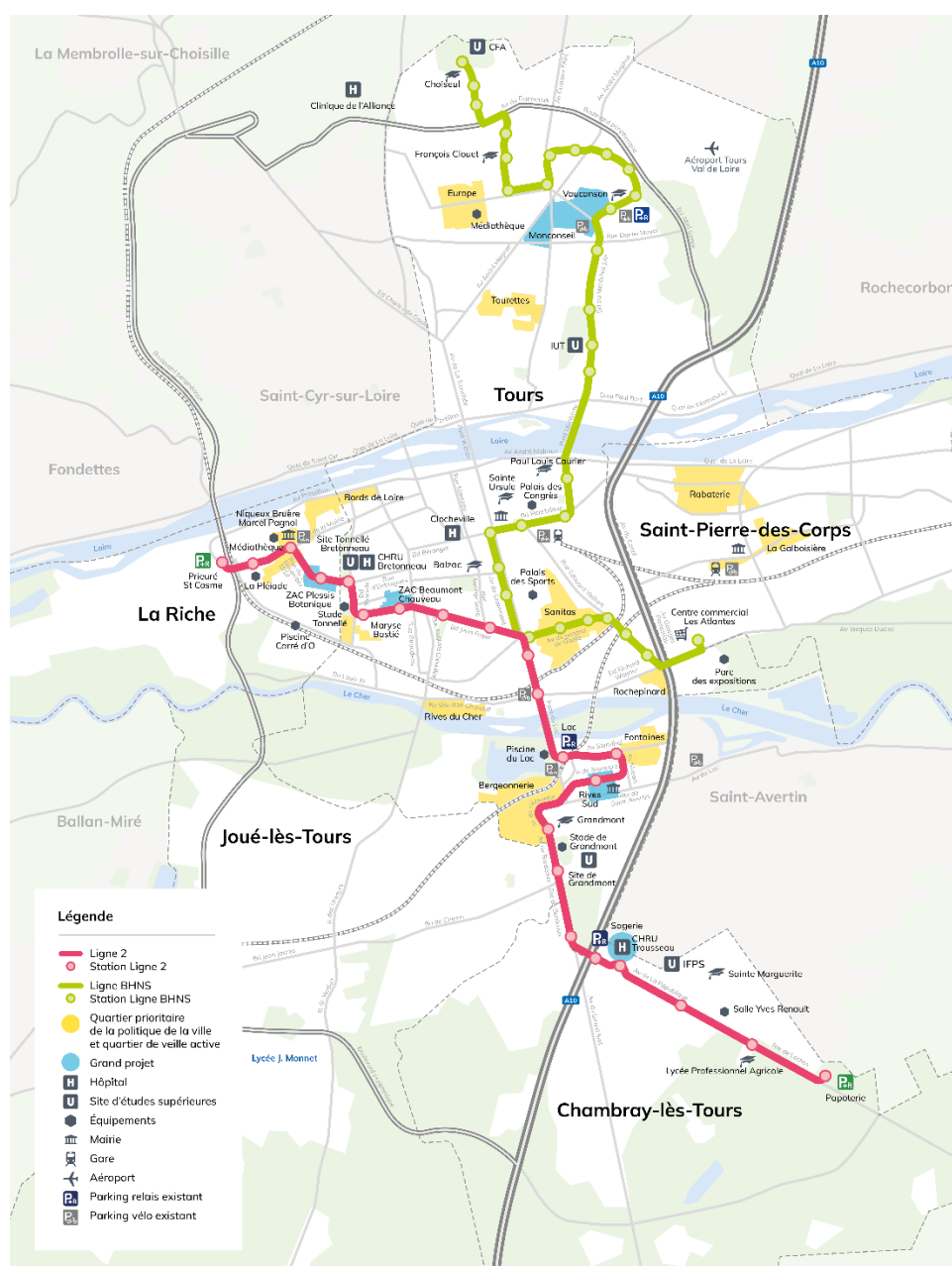
8.3.2	Pôle d'évaluation domaniale des Finances publiques.....	64
8.3.3	DDT- Service urbanisme et démarches de territoires.....	64
8.3.4	DRAC.....	65
8.3.5	DREAL.....	65
8.3.6	INAO.....	65
8.3.7	UDAP 37.....	65
8.3.8	Avis de Tours Métropole sur les dossiers de MECDU.....	65
8.4	Délibérations des collectivités territoriales.....	66
8.5	Avis de la Chambre régionale des comptes.....	66
<b>9</b>	<b>Analyse des observations du public.....</b>	<b>67</b>
9.1	Analyse statistique.....	67
9.1.1	Permanences.....	67
9.1.2	Observations reçues sur les registres papier.....	67
9.1.2.1	Contributions.....	67
9.1.2.2	Pétitions.....	68
9.1.3	Observations reçues sur le registre numérique.....	69
9.1.3.1	Contributions exploitables.....	69
9.1.4	Bilan des observations.....	69
9.1.4.1	Doublons.....	70
9.1.4.2	Plusieurs contributions en provenance de la même personne.....	70
9.1.4.3	Contributions particulières.....	70
9.1.5	Statistiques.....	72
9.1.5.1	Quels ont été les documents les plus téléchargés et visualisés ?.....	72
9.1.5.2	Orientation des contributions.....	73
9.1.5.3	Cartographie des adresses des déposants.....	73
9.2	Analyse thématique.....	75

# 1 Généralités

## 1.1 Préambule

L'enquête publique, objet du présent rapport, porte sur le projet *Lignes2Tram*<sup>1</sup> sur les communes de La Riche, Tours, Joué-lès-Tours, Chambray-lès-Tours et Saint-Pierre-des-Corps. Ce projet comporte :

- la création de la ligne 2 de tramway qui reliera La Riche à Chambray-lès-Tours en passant par Tours et Joué-lès-Tours ;
- l'aménagement de la ligne Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) depuis la rue Mirabeau à Tours jusqu'au centre commercial Les Atlantes à Saint-Pierre-des-Corps ;
- la création de deux nouveaux parkings relais situés à chaque terminus de la ligne 2 du tramway ;
- l'extension du centre de maintenance situé au nord de Tours.



D'après le site internet : <https://lignes2tram.fr/le-projet/presentation-projet/>

1 Dans tout le document l'expression « *Lignes2Tram* » signifie l'ensemble du projet et « *Ligne 2 du tramway* » ne concerne que le projet de ligne 2.

La maîtrise d'ouvrage du projet est assurée par le Syndicat des mobilités de Touraine (SMT). Cette enquête publique intervient après une longue phase de concertation, débutée en 2017, qui a conduit le maître d'ouvrage à faire évoluer le projet avant de finaliser celui-ci tel qu'il est présenté dans le dossier soumis à enquête.

Le présent rapport, rédigé par les membres de la commission d'enquête, n'a pas pour objet de prendre parti sur les choix faits par le maître d'ouvrage, mais de retracer le déroulement de l'enquête en analysant les observations émises et en y apportant réponse au vu des éléments objectifs du dossier soumis au public.

## 1.2 Plusieurs enquêtes publiques

Le projet d'aménagement de la ligne 2 de tramway et le réaménagement de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) de la Métropole tourangelle (projet *Lignes2tram*) nécessitent l'organisation de plusieurs enquêtes publiques :

- une enquête publique relative à l'évaluation environnementale ;
- une enquête publique relative au dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) ;
- une enquête publique relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Tours et Chambray-lès-Tours ;
- une enquête parcellaire pour procéder contradictoirement à la détermination des parcelles à exproprier, ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des éventuels titulaires de droits réels et des autres intéressés ;

L'article L.123-6 du Code de l'environnement prévoit la possibilité de réaliser une enquête publique unique, lorsque la réalisation d'un projet est soumise à l'organisation de plusieurs consultations du public (enquête publique ou participation du public par voie électronique) dont l'une, au moins, est une enquête publique.

Par ailleurs, deux autorisations administratives autonomes sont nécessaires pour la réalisation du projet *Lignes2tram*, il s'agit :

- la déclaration de modification d'une ICPE (centre de maintenance) ;
- la déclaration au titre de Loi sur l'Eau ou IOTA ;
- des dossiers de demande d'autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres pour les communes de La Riche, Tours et Chambray-lès-Tours ;
- du dossier de demande de dérogation à la protection des espèces.

Pour les deux dernières procédures supra, l'enquête publique se substitue à la participation du public par voie électronique, afin de respecter le principe de participation du public, tel qu'il est prévu à l'article 7 de la Charte de l'environnement. Par ailleurs, deux autorisations administratives autonomes sont nécessaires pour la réalisation

Pour ces deux dernières procédures, l'enquête publique se substitue à la participation du public par voie électronique, afin de respecter le principe de participation du public, tel qu'il est prévu à l'article 7 de la Charte de l'environnement.

L'arrêté préfectoral AP n° SAIPP/BE 24-15 en date du 25 juillet 2024 (Cf. annexe 1) prescrivant l'ouverture de l'enquête précise que l'enquête porte donc sur l'ensemble de ces procédures administratives :

- de déclaration d'utilité publique ;
- d'évaluation environnementale ;
- de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Tours et Chambray-lès-Tours ;
- d'enquête parcellaire ;
- d'autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres pour chacune des communes de La Riche, Tours et Chambray-lès-Tours ;



- de dérogation à la protection des espèces.

## 2 Cadre juridique

Les projets de tramway, en tant que transports guidés de personnes, sont soumis à évaluation environnementale systématique au titre de la rubrique 7 de l'annexe de l'article R.122-2 du Code de l'environnement. Celui-ci est donc, de facto, soumis à enquête publique au titre du Code de l'environnement.

Les dispositions législatives et réglementaires qui s'imposent à cette enquête publique sont les suivantes :

### Articles L.123-1 et suivants du Code de l'environnement :

**Article L123-1 :** *L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions parvenues pendant le délai de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.*

Le contenu du dossier d'enquête publique est fixé par l'article R.123-8 du Code de l'environnement :

**Article R123-8 :** *Le dossier soumis à l'enquête publique comprend les pièces et avis exigés par les législations et réglementations applicables au projet, plan ou programme. Le dossier comprend au moins :*

- 1) Lorsque le projet fait l'objet d'une évaluation environnementale :
  - a) L'étude d'impact et son résumé non technique.... ;
  - ....
  - c) L'avis de l'autorité environnementale mentionné au III de l'article L. 122-1...ainsi que la réponse écrite du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale ;
  - ....
- 3) La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet, plan ou programme considéré, ainsi que la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation ;
- 4) Lorsqu'ils sont rendus obligatoires par un texte législatif ou réglementaire préalablement à l'ouverture de l'enquête, les avis émis sur le projet plan, ou programme;
- 5) Le bilan de la procédure de débat public organisée dans les conditions définies aux articles L. 121-8 à L. 121-15, de la concertation préalable définie à l'article L. 121-16 .....
- 6) La mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet dont le ou les maîtres d'ouvrage ont connaissance ;(...)

Afin d'assurer une évaluation environnementale éclairée sur l'ensemble des enjeux et effets du projet, et comme le permet la réglementation, l'étude d'impact sur l'environnement vaut évaluation des incidences Natura 2000 et évaluation environnementale des mises en compatibilité des documents d'urbanisme.

**Articles L.153-54 et suivants et R.153-14 du Code de l'urbanisme** : la *mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet* requiert également la mise en œuvre d'une enquête publique régie par le Code de l'environnement.

En effet, une opération faisant l'objet d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un PLU ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'intérêt général de l'opération, et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence (L.153-54 du Code de l'urbanisme).

Ainsi, la présente enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité des PLU des communes de Tours et Chambray-lès-Tours.

**Articles L.110-1 et suivants du Code de l'expropriation** : *le projet de tramway requiert des expropriations pour l'acquisition de terrain foncier.*

Une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et une enquête publique préalable sont donc requises. Lorsque la DUP porte sur une opération susceptible d'affecter l'environnement, l'enquête qui lui est préalable est régie par les dispositions du Code de l'environnement (L.123-1 et suivants du Code de l'environnement).

La procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique nécessite également une enquête parcellaire, qui vise à identifier et déterminer précisément les parcelles qui font l'objet de l'expropriation, ainsi que leurs propriétaires ou les titulaires de droits réels.

Cette enquête parcellaire est régie par les articles L.131-1 et R.131-1 à R.131-14 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Cette enquête parcellaire est réalisée en même temps que l'enquête publique préalable à la DUP, l'expropriant étant en mesure de déterminer les parcelles, de dresser un plan parcellaire, ainsi que la liste des propriétaires avant la DUP (article R.131-14 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique).

**Articles L.1511-2 à L.1511-4 du Code des transports** : *le projet de tramway se trouve également soumis aux obligations réglementaires en termes d'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport*, et notamment à la réalisation d'une évaluation économique et sociale qui doit être jointe au dossier de l'enquête publique à laquelle est soumis le projet.

Cette enquête publique est réalisée conformément au Code de l'environnement.

**Article L.123-6 du Code de l'environnement** : le projet de tramway est soumis à l'organisation de plusieurs consultations du public, dont l'une au moins en application de l'article L.123-2, il est donc possible de réaliser une enquête publique unique.

C'est cette solution de mutualisation des objets d'enquêtes, plus lisible pour le public, qui a été retenue.

**Articles L.350-6 et R.350-20 à R.350.22 du Code de l'environnement** : *le projet de tramway pouvant porter atteinte aux allées et alignements d'arbres*, la demande d'autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres est présentée dans un dossier pour chaque commune : La Riche, Tours et Chambray-lès-Tours.

**Article L.411-2 du Code de l'environnement** : *le projet de tramway peut présenter un impact pour les espèces protégées*. Le contenu de l'étude d'impact sur l'environnement est codifié par l'article R.122-5 du Code de l'environnement.

## 3 Présentation du projet

### 3.1 Maitrise d'ouvrage

Le SMT exerce, en tant qu'autorité organisatrice des mobilités, l'intégralité des missions relevant de la compétence « mobilité » de ses membres, sur le périmètre de Tours Métropole Val de Loire et des trois communes de Vernou-sur-Brenne, Vouvray et La Ville-aux-Dames (25 communes au total sur un territoire de 311 508 habitants).

Ses principales missions consistent à :

- organiser l'exploitation et le développement du réseau de transports en commun urbains dit Fil Bleu ;
- élaborer le Plan de Mobilités (PDM) pour l'ensemble des 25 communes ;
- mettre en place les équipements et infrastructures nécessaires au développement des transports en commun ;
- développer les services de mobilités actives et soutenir de nouvelles mobilités (autopartage, covoiturage, ...) ;
- organiser la mobilité des personnes à mobilité réduite et faciliter l'accessibilité du réseau.

Lors du lancement de la concertation, la maîtrise d'ouvrage était assurée directement par Tours Métropole Val de Loire, la création du SMT n'étant intervenue que postérieurement, le 1<sup>er</sup> janvier 2019. Cette évolution a été sans incidence sur la conduite du projet.

### 3.2 Historique du projet

Nous ne reviendrons pas dans ce paragraphe sur la description des différentes étapes qui ont conduit à élaborer le projet tel qu'il est soumis à enquête, mais sur le résultat qu'elles ont eu en termes d'évolution de celui-ci, afin de retracer notamment les dispositions initialement prévues et qui ne figurent plus dans le projet actuel et les raisons qui ont conduit le maître d'ouvrage à les écarter, ainsi que les dispositions nouvelles introduites en cours de procédure et les raisons qui justifient leur prise en compte par le maître d'ouvrage.

#### 3.2.1 Une réflexion qui débute en 2016-2017...

Afin de mettre en œuvre progressivement un projet global de transport à l'horizon 2040 visant à mailler de façon dense, fluide et cohérente l'ensemble du territoire métropolitain, Tours Métropole Val-de-Loire puis le SMT ont engagé à partir de 2016-2017, une réflexion sur le développement du réseau de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sur le territoire.

Cette démarche s'est traduite à travers la réalisation d'études préliminaires ayant pour objectif de :

- diagnostiquer la situation actuelle et définir des enjeux et des évolutions possibles du réseau Transport en Commun en Site Propre (TCSP) ;
- construire et évaluer différents scénarios de développement du réseau TCSP, par une modélisation de la fréquentation potentielle.

L'étude a concerné Tours et sa première couronne, à savoir les communes de Chambray-lès-Tours, Joué-lès-Tours, La Riche, Saint-Pierre-des-Corps, Saint-Cyr-sur-Loire et Saint-Avertin ; soit les communes sur lesquelles est déjà développé le réseau structurant « Fil Bleu » (les lignes A, Tempo, 3A, 3B, 4 et 5).

Dans un premier temps, une analyse multicritère reprenant les enjeux de desserte, ainsi que le bilan des contraintes d'insertion dans l'espace, a permis de définir et d'analyser :

- des corridors de transport en commun potentiels sur la Métropole ;

- avec différentes possibilités d'itinéraires pour chacun de ces corridors.

Chaque itinéraire a été confronté à des indicateurs similaires en matière de contraintes d'insertion et de performances de transport. Cette étape a été réalisée sans préjuger du mode de transport à mettre en œuvre : tramway ou BHNS.

La définition des corridors s'est faite sur la base d'études, de documents de planification et d'analyses fines du contexte et de la morphologie territoriale. Les corridors correspondent chacun à une zone géographique.

À l'issue de l'analyse multicritères, les trois corridors retenus (le Sud, l'Est et l'Ouest) ont fait l'objet d'études complémentaires pour établir les scénarios les plus pertinents<sup>2</sup>.

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.

### 3.2.2 La délibération communautaire du 18 décembre 2017...

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 ;
- la création de parkings-relais ;
- le prolongement de la ligne de tram A existante ;
- l'adaptation du parcours de la ligne de bus à haut niveau de service Tempo ;
- la définition de principes de passerelles liés à la pratique du vélo et à la marche.

Cette délibération du conseil métropolitain précise le contenu de la concertation proposée :

- tracé de la deuxième ligne de tramway desservant des pôles majeurs de déplacements, soit :
  - les deux hôpitaux du CHRU : Trousseau et Bretonneau ;
  - le site universitaire de Grandmont ;
  - les projets de développement urbains de la ZAC des Casernes Beaumont sur la Ville de Tours et de la ZAC du Plessis botanique sur la Ville de La Riche.

Ce projet devant être en connexion avec le périphérique Ouest à La Riche et à l'Est à Chambray-lès-Tours. Le tracé comporte une solution de base et des variantes soumises à la concertation ;

- équipements liés à cette seconde ligne :
  - extension du centre de maintenance ;
  - parcs vélos ;
  - parcs-relais à hauteur des points de connexion avec le périphérique ;
- tracé d'une ligne de BHNS : solution de base et variantes ;
- extension de la première ligne de tramway vers l'aéroport avec deux variantes ;
- construction d'un centre de remisage complémentaire ;
- franchissements modes doux ;
- haltes ferroviaires.

La concertation préalable s'est déroulée du 18 avril au 8 juin 2018, il en est ressorti :

- un plébiscite pour le mode de transport ferré ;
- un fort intérêt pour les modes doux ;
- un besoin de desserte des hôpitaux ;
- une attente d'amélioration de la qualité de vie avec la promotion d'un environnement végétal.

Par ailleurs, la concertation a également permis d'isoler des grands principes :

---

<sup>2</sup> Intégrant les critères « fréquentation » et « coût ».

- une deuxième ligne de tramway reliant la commune de La Riche à la commune de Chambray-lès-Tours ;
- une desserte du centre-ville de Tours par la ligne 2 de tramway via le tracé de base empruntant le boulevard Béranger ;
- une desserte de l'hôpital Trousseau par la ligne 2 de tramway ;
- une extension de la ligne A de tramway via le tracé de base proposé à la concertation ;
- une ligne de BHNS reliant le secteur de Rochepinard au lycée des Douets ;
- une répartition des stations et des parking-relais aux points névralgiques et jugés pertinents lors des études ;
- le lancement d'études complémentaires, dès 2019, pour la réalisation d'une ligne de tramway avec 2 branches vers Saint-Pierre-des-Corps à l'Est de la Métropole et Saint-Cyr-sur-Loire au Nord-Ouest de la Métropole.

### **3.2.3 La délibération communautaire du 17 décembre 2018...**

Par une délibération du 17 décembre 2018, le Conseil métropolitain de Tours Métropole Val-de-Loire a pris acte du bilan de cette concertation publique et décidé que la poursuite des études se ferait comme suit :

- tracé de la ligne 2 de tramway par le boulevard Béranger ;
- tracé en décroché au droit du CHRU Trousseau en interaction avec le projet de Nouvel Hôpital Trousseau ;
- tracé de la ligne de BHNS empruntant la portion nord de l'avenue de Grammont.

Les études d'avant-projet ont démarré à l'été 2021. Dans le courant du second semestre 2021, les études d'insertion du projet sur le boulevard Béranger, combinées à la réalisation d'investigations plus poussées, ont mis en avant des difficultés qui ne pouvaient être déterminées lors des études préliminaires ayant servi à mener la concertation.

Ces difficultés portaient sur les contraintes qui pesaient sur l'insertion de la plateforme contrainte du fait de la proximité des alignements de platanes du boulevard, pour lesquels était mis en évidence un risque d'atteinte à leur système racinaire pouvant mettre en péril leur pérennité lors de la réalisation des travaux. Ceci remettait en cause la compatibilité du projet avec les objectifs du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) de Tours, du fait de la suppression des 13 arbres de l'alignement extérieurs au nord du mail et du risque porté à 32 arbres de l'alignement.

### **3.2.4 La délibération communautaire du 20 janvier 2022...**

Prenant acte de cette impossibilité et de l'importance du projet « Lignes2tram » pour le territoire, les maires ont unanimement exprimé le 20 juin 2022 et les élus du Conseil métropolitain le 27 juin 2022, leur volonté d'engager des études complémentaires sur le tracé de la ligne 2 empruntant le boulevard Jean Royer.

### **3.2.5 Les décisions du Comité syndical du SMT**

A l'issue de ces études, le Comité syndical du SMT a, par une délibération du 30 mai 2023, confirmé la faisabilité de la ligne 2 de tramway par le boulevard Jean Royer, et décidé de retenir au titre des éléments de définition de l'opération « Lignes2tram » les principes suivants :

- une deuxième ligne de tramway reliant la commune de La Riche (périphérique Ouest) à la commune de Chambray-lès-Tours (périphérique Sud-Est) et desservant :
  - le centre-ville de La Riche ;
  - l'hôpital Bretonneau ;
  - le nouveau quartier Plessis-Botanique, en cohérence avec le projet de ZAC Plessis-Botanique ;

---

Enquête publique ayant pour objet le projet présenté par le Syndicat des mobilités de Touraine en vue de réaliser la deuxième ligne du tramway de l'agglomération tourangelle, l'aménagement de la ligne BHNS, la création de deux parcs-relais et l'extension du centre de maintenance.

- le nouveau quartier Beaumont-Chauveau, en cohérence avec le projet de ZAC Beaumont-Chauveau ;
- le boulevard Jean Royer,
- la mutualisation de la ligne A existante depuis la place de la Liberté jusqu'au carrefour de Verdun ;
- les quartiers denses du Sanitas et des Fontaines en passant par la rue de Saussure ;
- le parc de Grandmont en passant par l'avenue de Bordeaux à proximité du quartier de la Bergeonnerie ;
- l'hôpital Trousseau selon un « décroché » depuis l'avenue de la République, sur le foncier situé à l'Ouest de l'entrée actuelle, en interaction avec le projet de Nouvel Hôpital Trousseau ;
- le report de l'extension de la ligne A de tramway depuis la station « Vaucanson » via un tracé desservant le site de l'aéroport par le Nord ;
- la poursuite de l'ensemble des actions nécessaires à cette opération.

Le Comité syndical du Syndicat des mobilités de Touraine actait ainsi l'*exclusion du périmètre de l'opération Lignes2Tram de l'extension de la ligne A de tramway vers l'aéroport*. Cette extension, toujours prévue, sera réalisée ultérieurement en cohérence avec le projet de développement de l'aéroport.

Cette décision a ouvert une période pendant laquelle ont été mis au point les dossiers relatifs aux enquêtes publiques du projet, à la suite de laquelle le comité syndical du SMT a pris le 21 mars 2024 trois délibérations, relatives au dossier :

- la première dressant le bilan de la concertation relative à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) de Tours et de Chambray-lès-Tours ;
- la deuxième ayant pour objet l'approbation du dossier ;
- la troisième demandant au Préfet d'Indre-et Loire l'ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet et à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) de Tours et de Chambray-lès-Tours, d'une enquête parcellaire et d'une enquête publique pour les dossiers « autonomes » d'autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres bordant les voies ouvertes à la circulation publique et de dérogation à la protection des espèces.

Conformément aux articles L 122-1-V et R 122-7-II du code de l'urbanisme l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation du projet, en l'occurrence le Préfet, a transmis en date du 8 avril 2024 le dossier pour avis aux communes d'implantation du projet ainsi qu'à leurs groupements concernés, celles et ceux-ci devant se prononcer dans un délai de deux mois (Cf. § 6.2.2).

Parallèlement le Préfet d'Indre-et-Loire organisait le 24 juin 2024 l'examen conjoint de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, prévu par les textes (article L153-54 du Code de l'Urbanisme) au cours d'une réunion associant l'Etat, l'établissement public de coopération intercommunale compétent (Tours Métropole Val de Loire) et les personnes publiques associées mentionnées aux articles.

L'autorité environnementale ainsi que les personnes publiques associées ont par ailleurs rendu un avis écrit ayant donné lieu à réponse du maître d'ouvrage.

L'ensemble de ces éléments est repris dans la pièce L du dossier : « Avis émis sur le projet et mémoire en réponse ».



### 3.3 Présentation du projet soumis à enquête

Les études d'insertion et d'aménagement urbain ont permis de définir le projet porté à la présente enquête publique, s'articulant autour de différentes composantes complémentaires pour assurer une desserte en transports en commun de qualité.

Le projet dit « *Lignes2tram* » soumis à enquête comporte :

- la création de la ligne 2 de tramway qui reliera La Riche à Chambray-lès-Tours en passant par Tours et Joué-lès-Tours ;
- l'aménagement de la ligne de BHNS depuis le pont Mirabeau à Tours jusqu'au centre commercial Les Atlantes à Saint-Pierre-des-Corps ;
- la création de deux nouveaux parkings relais situés à chaque terminus de la ligne 2 de tramway ;
- l'extension du centre de maintenance situé au nord de Tours.

#### 3.3.1 La ligne 2 de tramway

La ligne 2 de tramway s'étendra sur environ 12,5 kilomètres et desservira les communes de La Riche, Tours, Joué- lès-Tours et Chambray-lès-Tours (Voir plan page 9).

Elle sera accompagnée de la création de 2 nouveaux parkings-relais à chaque terminus (à La Riche et à Chambray-lès-Tours). Le parking-relais du Lac sera réaménagé. 10 abris vélos sécurisés seront implantés le long du projet.

Le projet prévoit également l'extension du centre de maintenance des tramways, afin d'accueillir les rames nécessaires à l'exploitation de la ligne 2. 19 nouvelles rames seront acquises dans le cadre du projet, dont 2 qui viendront renforcer le parc de rames de la ligne A à propos de laquelle il est estimé que la fréquentation va augmenter avec l'arrivée de la ligne 2.

La ligne 2 comprendra 22 stations, dont une station existante (Charcot). Celle-ci sera commune aux deux lignes sur le tronc commun situé entre la place de la Liberté et le carrefour de Verdun.

La vitesse commerciale prévue pour la ligne 2 est de 18,5 km/h. La prévision est d'un voyage toutes les 7 minutes en heure de pointe et un voyage toutes les 8 minutes en heures creuses.

La fréquentation sur cette ligne 2 de tramway est estimée à 34 700 voyages par jour.

#### 3.3.2 La ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)

Longue d'environ 13 kilomètres, la ligne Bus à Haut Niveau de Service reliera les Douets à Tours au centre commercial Les Atlantes à Saint-Pierre-des-Corps (Voir plan page9). La partie nord, du terminus jusqu'au sud du pont Mirabeau, ne sera pas modifiée.

Du sud du pont Mirabeau jusqu'au terminus Les Atlantes à Saint-Pierre-des-Corps, un linéaire de 5 kilomètres sera réaménagé et 2 kilomètres seront en site propre.

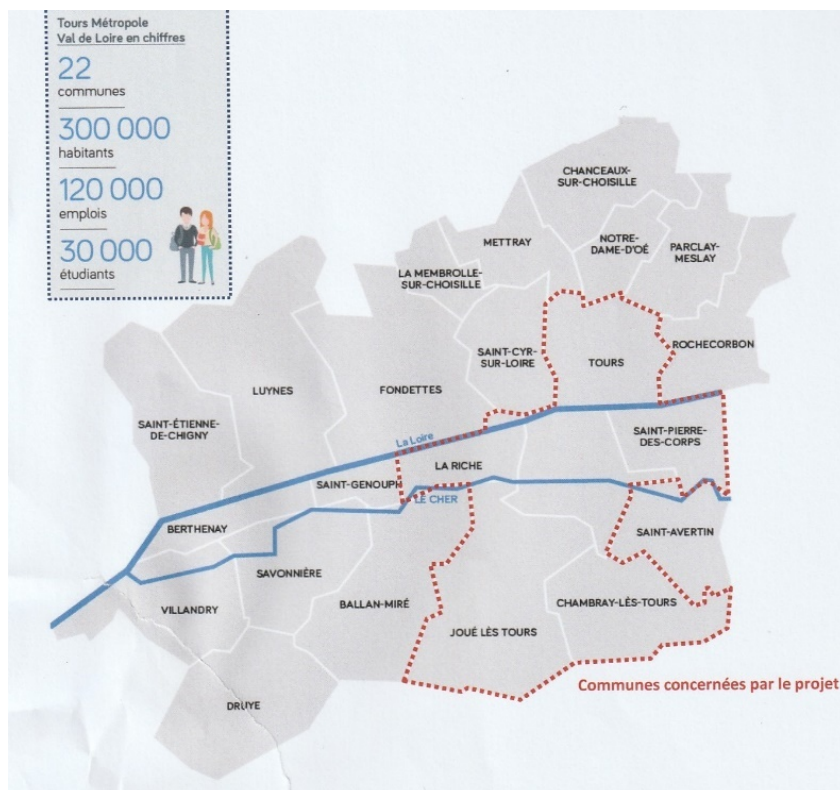
Son tracé a été repensé afin de s'intégrer dans un réseau de transports collectifs urbains cohérent et performant. 15 nouveaux bus articulés seront acquis pour exploiter cette ligne forte du futur réseau de transport en commun.

La vitesse commerciale attendue est de 18 km/h. Des bus circuleront toutes les 6 minutes 30 en heure de pointe. La fréquentation estimée est de 17 200 voyages par jour.

### 3.4 Le contexte

#### 3.4.1 Situations géographique et administrative

Le projet prend place au sein du département d'Indre-et-Loire (37), sur le territoire de 5 communes ; La Riche, Tours, Saint-Pierre-des-Corps, Joué-lès-Tours, Chambray-lès-Tours. Ces communes sont rattachées à Tours Métropole Val de Loire, couvrant un territoire composé de 22 communes comme indiqué sur la carte suivante :



*Territoire de Tours Métropole Val-de-Loire (Pièce G1 page 16)*

#### 3.4.2 L'évolution démographique

Premier pôle urbain de la région Centre-Val de Loire, la métropole tourangelle connaît une croissance rapide : la population de Tours Métropole Val de Loire a ainsi augmenté de 10 % en 25 ans. La Métropole abrite près de la moitié de la population du département d'Indre-et-Loire. Cette croissance est notamment tirée par l'aire urbaine de Tours, aire urbaine majeure du Grand Ouest qui, par sa population, fait partie des vingt plus grandes aires urbaines françaises avec près de 300 000 habitants, dont 80 % habitent dans Tours et sa première couronne.

Les cinq communes desservies par les lignes de tramway et de BHNS en projet concentrent à elles seules 69% des habitants du périmètre du SMT, avec 12 000 habitants à Chambray-lès-Tours, 38 800 à Joué-lès-Tours, 10 400 à La Riche, 15 900 à Saint-Pierre-des-Corps et 137 900 à Tours.

#### 3.4.3 Le dynamisme économique du territoire

Le centre de la Métropole réunit de nombreux pôles attractifs générateurs de déplacements, ainsi que des équipements publics et privés : universités, hôpitaux, commerces, services aux habitants, établissements scolaires, lieux de loisirs, etc.



La Métropole héberge aujourd'hui 120 000 emplois, soit six emplois départementaux sur dix. 50 000 personnes d'Indre-et-Loire, habitant à l'extérieur de la Métropole, viennent y travailler chaque jour, notamment depuis les intercommunalités limitrophes.

### A) Le logement

En moyenne sur le périmètre du SMT, la proportion d'habitat collectif est de 60%, principalement portés par le cœur métropolitain. Sur les communes proches de Tours, le taux d'habitat collectif est élevé : il atteint 80% à Tours, 69% à La Riche, 56% à Saint-Pierre-des-Corps et Joué-lès-Tours, ce qui suggère la présence de quartiers avec de fortes densités de population.

### B) Les activités

#### L'emploi

A l'instar des densités de population, les communes concentrant le plus grand nombre d'emplois sont celles du cœur métropolitain. En 2020, le périmètre du SMT compte 157 400 emplois dont 123 700 soit 79% sont situés dans les cinq communes desservies par les futures lignes de tramway et de BHNS. Tours concentre à elle-seule 55% des emplois de l'aire d'étude (86 200 emplois).

#### Les dynamiques de l'emploi

Tout comme la croissance démographique, la dynamique des emplois est positive. Le nombre d'emplois de l'aire d'étude a augmenté de 3%, soit 5 000 emplois entre 2009 et 2020. Cette évolution s'inscrit dans la tendance nationale de croissance de l'emploi (3% entre 2009 et 2020), tout en étant supérieure à celle du département et de la région (respectivement +1.5% et -2.3% entre 2009 et 2020).

Cet accroissement du nombre d'emplois sur l'aire d'étude cache des réalités différentes selon les communes. La commune de Joué-lès-Tours a perdu le plus d'emplois sur la période (1 820 emplois) et Tours a connu la plus forte hausse avec 5 780 emplois supplémentaires. Environ 3 400 emplois ont été créés entre 2009 et 2020 sur les 5 communes concernées par le projet.

#### Les principaux pôles d'emploi

Plusieurs employeurs privés de plus de 500 salariés sont implantés sur le territoire. Ce sont pour la plupart des sites industriels et commerciaux privés, situés sur les six communes du centre de la Métropole.

Noms	Communes	Effectifs
FRANS BONHOMME	JOUE-LES-TOURS	2 150
HERVE THERMIQUE	JOUE-LES-TOURS	1 910
THIRIET DISTRIBUTION	TOURS	1 580
STMICROELECTRONICS (TOURS) SAS	TOURS	1 420
SKF SYSTEME	SAINT-CYR-SUR-LOIRE	1 240
GEODIS	PARCAY-MESLAY	800
FAIVELEY TRANSPORT TOURS	SAINT-PIERRE-DES-CORPS	680
KEOLIS TOURS	SAINT-PIERRE-DES-CORPS	670
POLE SANTE LEONARD DE VINCI	CHAMBRAY-LES-TOURS	570
EIFFAGE ENERGIE SYSTEME – Val de Loire	JOUE-LES-TOURS	550
HUTCHINSON (SNC)	JOUE-LES-TOURS	500

Tableau des employeurs > 500 employés (Pièce J page 20)

Les différents parcs d'activités économiques de Tours et ses environs sont implantés en périphérie, au Nord de Tours, à l'Est entre la Loire et le Cher et au Sud-Ouest de Tours.

Certains sont desservis par le tramway ou la ligne 2 Tempo : Espace Tours Synergie, Pierre et Marie Curie et Pôle Nord Industries au Nord, Quartier des Deux Lions au Sud.

En ce qui concerne les entités publiques, les administrations publiques et les pôles de santé sont également des gros employeurs.

Communes	Noms	Tranche d'effectifs
TOURS/CHAMBRAY-LES-TOURS	CENTRE HOSPITALIER REGIONAL UNIVERSITAIRE DE TOURS	Plus de 5000 salariés
TOURS	COMMUNE DE TOURS	2000 à 4999 salariés
TOURS	DEPARTEMENT DE L'INDRE ET LOIRE	2000 à 4999 salariés
TOURS	TOURS METROPOLE VAL DE LOIRE	1000 à 1999 salariés

*Employeurs public > 500 (Pièce J page 20)*

**C) Les établissements d'enseignement secondaire et supérieur sont nombreux.** Ils sont concentrés sur Tours, Joué-lès-Tours, Chambray-lès-Tours et Saint-Pierre-des-Corps. Hormis les communes limitrophes de Tours, très peu de communes de l'aire d'étude sont pourvues d'établissements d'enseignement secondaire ou supérieur. Le site universitaire des Deux Lions est desservi par le tramway A, le site universitaire de Grandmont et l'IUT par le BHNS 2 Tempo.

#### **D) Les pôles touristiques**

L'aire d'étude a un fort potentiel touristique. En effet, Tours est facile d'accès par le réseau ferroviaire à grande vitesse (1h20 depuis Paris et une trentaine de trajets par jour, 2 sens confondus, desservant Tours et/ou Saint-Pierre-des-Corps). L'avion, les cars desservent Tours, de même que trois autoroutes (A10, A28, A85). Ainsi, Tours est une porte d'entrée idéale pour visiter la région Centre-Val-de-Loire qui dispose de nombreux parcours d'intérêts.

Labellisée « Ville d'Art et d'Histoire » et « Cité Internationale de la gastronomie », la ville de Tours est par elle-même attractive. Elle concentre de nombreux monuments, musées et sites de loisirs : la cathédrale Saint-Gatien, le Château de Tours (31 000 visiteurs en 2022), le Centre de Création Contemporaine Olivier Debré (40 000 visiteurs en 2022), le Musée des Beaux-Arts (55 000 visiteurs en 2022), le Muséum d'Histoire Naturelle (36 000 visiteurs en 2022), le Musée du Compagnonnage (51 000 visiteurs en 2022), les sites de loisirs au lac des Bretonnières à Joué-lès-Tours et sur le site du parc des Brosses à Tours Nord.

Elle possède un grand nombre de structures d'accueil de touristes (hôtels, auberges de jeunesse, campings, résidences, etc.). En 2023, elle en regroupe 54, soit plus de la moitié des établissements de l'aire d'étude. En 2023, Tours dispose de la plus grande offre hôtelière de la région devant Orléans, Blois et Amboise.

### **3.4.4 Les grands enjeux de desserte**

La mise en place de services de transports en commun et de desserte permet la création de nouveaux quartiers, l'amélioration de la desserte de quartiers sociaux existants, la libération d'espaces publics aujourd'hui affectés au stationnement automobile, l'amélioration de la qualité de l'air, la diminution du bruit et le développement des modes doux (marche, vélo), en complément des transports en commun.

### 3.4.5 L'offre actuelle de transports en commun

Le réseau actuel de transports en commun de la Métropole tourangelle assure en moyenne chaque jour 120 000 voyages. Ce réseau est structuré en quatre niveaux qui se complètent pour assurer les liaisons interterritoriales (Cf. annexe 2) :

- le réseau urbain en site propre : **la ligne Tempo 2 et la ligne A du Tramway.**  
La ligne 2 tempo et la ligne A du Tramway sont deux moyens de transports en site propre bénéficiant d'une forte fréquence (un véhicule toutes les 6 à 10 minutes en journée). Ces deux lignes sont aujourd'hui les plus structurantes de la Métropole. L'association de ces deux types de transports en site propre, BHNS et tramway, a permis d'augmenter le nombre de déplacements réalisés par jour sur le réseau de 55,5 % entre 2010 et 2017 ;  
Ces deux lignes permettent aux usagers d'effectuer des déplacements sur des axes Nord-Sud et de rejoindre notamment l'hypercentre de la Métropole tourangelle (pôle Gare-Jean Jaurès), qui est le principal pôle générateur de déplacements du réseau Fil Bleu ;
- un réseau urbain : **13 lignes de bus**  
Le réseau urbain permet de desservir l'ensemble de la ville-centre de la Métropole, et les villes les plus proches. Des bus passent toutes les 20 minutes environ ;
- un réseau suburbain : **13 lignes desservent les communes de la Métropole tourangelle**, celles-ci assurant la desserte de l'ensemble du territoire de la Métropole tourangelle. La fréquence de ces lignes varie de 20 à 60 minutes aux heures de pointe ;
- **6 lignes spéciales de bus** qui offrent des liaisons directes aux principales heures d'entrée et de sortie des campus, des collèges/lycées, ainsi que des dessertes spécifiques : nécropole d'Esvres, ANAIS de Mettray, etc. ;
- **11 lignes de transport à la demande**  
Ce dernier service est proposé pour permettre aux usagers de se rendre au-delà du terminus des lignes régulières. Ces onze lignes sont opérées par des bus ou taxis bus, avec ou sans besoin de réservation préalable. Ce service vient compléter les lignes de bus ordinaires et permettre une offre de transport élargie.

L'ensemble du réseau de transport en commun est géré par le SMT, qui a délégué l'exploitation du réseau au groupe Keolis. FIL BLEU est le nom du réseau de transport en commun desservant la Métropole tourangelle. Le territoire desservi par le réseau de transport en commun couvre les 22 communes de Tours Métropole Val-de-Loire, ainsi que 3 autres communes : Vernou-sur-Brenne, Vouvray et La Ville-aux-Dames.

A noter également l'existence du service Fil Blanc dédié aux personnes à mobilité réduite. Il s'agit d'un transport personnalisé de porte à porte avec des véhicules adaptés.

Desservant de l'ordre de 1 500 arrêts, ces lignes parcourent 10.5 millions de kilomètres annuels, dont environ 9 millions pour les bus et un peu plus d'un million de kilomètres pour le tramway. L'offre kilométrique du réseau a globalement augmenté de plus de 8% entre 2010 et 2019, en particulier à la suite de la mise en service du tramway.

La ligne 2 Tempo permet une desserte de qualité du centre et du Sud de la Métropole (hôpital, universités et lycées), et propose 7 correspondances avec le tramway. Ce dernier dessert la gare de Tours, trois quartiers denses de la politique de la ville (Europe, Sanitas et La Rabière) et deux sites universitaires majeurs que sont Les Tanneurs et Les Deux Lions.

En 2019, la fréquentation du réseau s'établissait à 39.8 millions de voyages, **17.2 millions de voyages sont réalisés en tramway et 5.3 millions via la ligne 2 Tempo. Les deux lignes à haut niveau de service concentrent plus de la moitié des voyages.** Le tramway représente plus de 40% de la fréquentation du réseau pour un peu plus de 14% des kilomètres parcourus par les transports en commun Fil Bleu démontrant l'attractivité de ce mode de transport.

La mise en service du tramway et de la ligne de BHNS en 2013 s'est traduite par une forte hausse de la fréquentation du réseau Fil Bleu représentant une évolution de plus de 65% entre 2010 et 2019 alors que parallèlement l'offre a évolué de 10%.

Le nombre de voyages par habitant est en hausse : +40% entre 2010 et 2014, +60% entre 2010 et 2019.

La moitié des déplacements sur le réseau Fil Bleu est liée au travail ou à la formation (écoles primaires, collèges, lycées et études secondaires), alors que ces motifs représentent moins d'un tiers de tous les déplacements tous modes confondus. Ces motifs de déplacement sont donc surreprésentés dans les transports en commun.

Les derniers chiffres de fréquentation du réseau ont été publiés, entre autres, par le média Info Tours le 22 octobre 2024, durant l'enquête publique. Ainsi, en 2023 on a compté 41 millions de trajets réalisés sur les différentes lignes du réseau Fil Bleu. Les perspectives 2024 semblent également très prometteuses puisque le 11 octobre 2024, Fil Bleu annonçait un nouveau record d'affluence journalier du tram et dans les bus avec 166 814 validations soit 8 340 par heure d'exploitation<sup>3</sup>. Infos Tours précisait que ces données ne sortaient pas à n'importe quel moment...

### 3.5 Les besoins et les objectifs du projet

Une des premières raisons du développement du réseau de tramway à Tours est le renfort en offre du réseau de transport en commun tourangeau. Aujourd'hui 1,3 millions de déplacements par jour se font dans le périmètre du SMT, soit près de 4 déplacements par jour et par habitant. Les déplacements domicile-études représentent un tiers des déplacements en transport en commun. Cette dynamique est permise grâce au succès de la première ligne de tramway. Mise en service en août 2013, la première ligne de tramway connaît un réel succès auprès des voyageurs. Sa fréquentation était estimée lors des études à 55 000 voyages/jour. Elle atteint aujourd'hui 65 000 voyages/jour et ponctuellement plus de 70 000 voyages/jour.

Adopté par les usagers, ce mode de transport performant fait aujourd'hui partie du paysage urbain. Inscrit dans les habitudes de déplacements, il contribue également au développement économique du territoire. Le projet d'une deuxième ligne de tramway s'inscrit dans une logique cohérente du développement du réseau de transport en commun dans la Métropole.

De plus, cette nouvelle ligne de tramway sera l'occasion de repenser le réseau de transport en commun, et en particulier la ligne Tempo 2.

#### 3.5.1.1 Les effets attendus du projet

##### A) Les reports modaux

Le développement du réseau structurant de transport en commun urbain influe significativement sur les pratiques de mobilité avec un report modal estimé de 21 000 déplacements par jour au profit des transports en commun, soit une augmentation d'environ +12%. Les nouveaux usagers sont essentiellement issus de la voiture, 68% de conducteurs de voiture et 32% de passagers de voiture.

<sup>3</sup> Le réseau circule de 4h30 à 0h30.



Sur le périmètre du SMT uniquement, ce sont 18 300 déplacements supplémentaires en transport en commun qui se concrétisent par une augmentation de 1,7 point de la part modale des transports en commun. Avec le projet Lignes2tram, la part modale des transports en commun sur le périmètre du SMT atteint presque 15%. En parallèle, il peut être logiquement

attendu un renforcement des pratiques de la marche à pied et du vélo pour le rabattement sur

les arrêts de transport en commun d'usagers qui utilisaient précédemment la voiture.

	Sans projet en 2030	Avec projet en 2030	Effets du projet
Déplacements en transports en commun	144 700	163 000	18 300
Parts modales des transports en commun	13,2%	14,9%	1,7 points

*Déplacements journaliers et parts modales (Pièce J page 72)*

## B) La fréquentation des lignes de transports en commun urbains

La maîtrise d'ouvrage estime que le projet Lignes2tram accroît l'attractivité du réseau Fil Bleu avec une hausse de 15% de sa fréquentation, soit +27 800 voyages quotidiens.

Voyages journaliers	Sans projet en 2030	Avec projet en 2030	Effets du projet
Tramway A	66 800	77 500	+10 700
Ligne 2 de tramway	0	34 700	+34 700
BHNS	32 200	17 200	-15 000
Autres lignes de bus	82 000	79 400	-2 600
<b>Total réseau Fil Bleu</b>	<b>181 000</b>	<b>208 800</b>	<b>+27 800</b>

*Répartition des voyages (Pièce J page 72)*

## C) Un réseau de transport en commun interconnecté

Le projet est construit dans une logique de maillage du territoire, les deux lignes de tramway formant un réseau en croix. La mise en place de la ligne 2 de tramway s'accompagne d'une restructuration du réseau de bus de la Métropole tourangelle.

## D) Les modes actifs

Le projet Lignes2tram accompagne le développement du réseau cyclable par la mise en place, le long de la future ligne de tramway, de près de 25 kilomètres d'aménagements vélos s'articulant avec les itinéraires déjà existants et anticipant ceux à venir identifiés dans le Schéma Directeur Vélos de la Métropole tourangelle.

Le réaménagement de la ligne de BHNS offre également l'opportunité de créer des itinéraires cyclables de :

- 0,8 kilomètre de voies cyclables unidirectionnelles dans les deux sens de circulation, soit un linéaire total de 1,6 kilomètre sur l'avenue du Général de Gaulle ;
- 50 mètres de voies bidirectionnelles sur la rue Mirabeau.

De plus, les vélos pourront utiliser la voie du BHNS aux abords de la place Jean Jaurès et de la place de la Liberté. L'aménagement d'itinéraires est complété par une offre de stationnement vélos permettant d'assurer l'intermodalité :

- mise en place d'une dizaine d'arceaux dans chaque station de tramway ;
- nouveaux abris vélos répartis uniformément le long de la ligne.

## E) La voiture

---

Enquête publique ayant pour objet le projet présenté par le Syndicat des mobilités de Touraine en vue de réaliser la deuxième ligne du tramway de l'agglomération tourangelle, l'aménagement de la ligne BHNS, la création de deux parcs-relais et l'extension du centre de maintenance.

### **La circulation**

L'insertion des lignes de tramway et de BHNS implique des modifications sur le réseau viaire de la Métropole de Tours, et notamment sur le réseau de voirie emprunté par les sites propres.

La mise en place de la ligne de BHNS ne fait pas évoluer les sens de circulation. Le nombre de voies de circulation est réduit sur certains axes pour permettre l'insertion d'un site propre :

- **Rue Mirabeau** : sur la partie Nord de la rue (en double sens de circulation), une voie de circulation est supprimée du Sud vers le Nord (une voie de circulation contre deux auparavant). Dans l'aménagement projeté, une surlargeur est tout de même prévue sur une longueur de 15m en amont du feu pour permettre un stockage des véhicules sur deux files, lorsque le feu est au rouge. Sur la partie Sud de la rue (en sens unique), une voie de circulation est supprimée (deux voies de circulation contre trois actuellement) ;
- **Boulevard Heurteloup** : de l'Ouest vers l'Est, une voie de circulation est supprimée (une voie de circulation contre deux actuellement de la place Jean Jaurès jusqu'au carrefour avec la rue Buffon et deux voies de circulation contre trois sur le reste du boulevard). Dans le sens inverse, de l'Est vers l'Ouest, le boulevard passe à une voie de circulation, contre trois voies du carrefour avec la rue Jules Simon jusqu'au carrefour avec la rue Buffon, et contre deux voies sur le reste du boulevard ;
- **Rue du Général de Gaulle** : à l'Est du boulevard de Lattre de Tassigny, la rue passe de deux à une voie à proximité du carrefour.

L'insertion de la ligne de tramway se traduit par des changements de sens de circulation, ou du nombre de voies de circulation sur certains axes :

- **Route de Saint-Genouph** : cette voie, actuellement raccordée au giratoire de l'avenue du Prieuré, sera fermée à la circulation automobile sous le pont de la M37 (rocade Ouest) pour être réservée au tramway et aux modes actifs. Les automobilistes seront dirigés vers l'avenue Proudhon ;
- **Place du Maréchal Leclerc** : le giratoire sera supprimé pour créer un carrefour à feux. La gestion des voitures et modes actifs sera améliorée ;
- **Rue Louis XI** : actuellement en double sens, elle passera en sens unique orienté de l'Est vers l'Ouest. De potentiels reports de trafic pourront avoir lieu sur les rues Ligner et Chesneau ;
- **Rue Michel Baugé** : actuellement en double sens, elle passera en sens unique de l'Ouest vers l'Est. De potentiels reports de trafic pourront avoir lieu sur les rues du Plat d'Etain et du Général Renault ;
- **Boulevard Jean Royer** : l'arrivée du tramway et l'emprise disponible imposent la mise en place d'une mixité voiture/tramway. Pour limiter le flux de transit sur ce boulevard, certains tronçons seront interdits à la circulation automobile, et certains axes secondaires seront mis en sens unique ;
- **Avenue de Bordeaux** : une voie de circulation est supprimée du Sud vers le Nord (une voie de circulation dans ce sens contre deux actuellement). Les deux voies de circulation dans le sens inverse, du Nord vers le Sud sont maintenues ;
- **Route de Loches** : le giratoire de la rue des Barilliers est supprimé. Un carrefour à feux est créé pour gérer l'entrée et la sortie du parking-relais.

## **Le stationnement**

Le projet s'accompagne de cinq parking-relais, un parking-relais existant sur le tracé du BHNS

(commun avec la ligne A de tramway), deux parking-relais existants et deux nouveaux parking-relais aux abords de la ligne 2 de tramway.

Facilitant l'accès au cœur de la Métropole pour ceux qui résident à l'extérieur, ils contribuent à étendre la zone d'influence du réseau Fil Bleu, et à atténuer la pression sur le stationnement et la congestion dans le centre, sans réduire la mobilité.

Les deux nouveaux P+R se situent aux terminus de la ligne 2 de tramway afin de favoriser l'intermodalité entre automobile et transport en commun :

- P+R Bords de Loire (La Riche), 282 places de stationnement, 15 places PMR, 4 places dépose minutes, 10 places de covoiturage (total de 311 places) ;
- le P+R La Papoterie, d'une capacité de 362 places de stationnement, 20 places électriques, 21 places PMR (total de 403 places).

Le parking-relais existant le long du BHNS, à la station Vaucanson, commun avec la ligne A de tramway, propose 280 places de stationnement.

Les deux parking-relais déjà existants, P+R Sagerie et P+R du Lac, se situent en zone urbaine dense. La capacité du premier sera réduite de 264 places aujourd'hui, à 134 places avec le projet, afin de permettre l'insertion du tramway à son extrémité Nord. Sur le second, 6 places sont supprimées portant sa capacité à 191 places.

Au global, 578 places de stationnement supplémentaires sont créées dans les parking-relais.

En parallèle, l'insertion de la ligne 2 de tramway impacte les possibilités de stationnement le long du réseau. Sur un total de 1 444 places de stationnement existantes le long de la ligne 2 de tramway (stationnement individuel, réservé aux personnes à mobilité réduite, aux livraisons, aux transports de fonds, aux déposes minutes, à la police ou aux taxis), 1 095 places sont maintenues ou restituées.

De même, la réservation d'espaces dédiés à la circulation du BHNS induit une diminution du nombre de places de stationnement, notamment dans les secteurs de l'avenue du Général de Gaulle et du boulevard Heurteloup : 280 places sont conservées sur un total initial de 467 places de stationnement.

## 4 Coûts, financement, analyse socio-économique du projet

### 4.1 Coût d'investissement

Le coût présenté est le coût d'investissement complet de l'opération Lignes2tram. Il inclut les dépenses directes de travaux, fourniture et main d'œuvre, mais aussi l'ensemble des dépenses à engager, du démarrage des études préliminaires à la mise en service pour les voyageurs.

Il est décomposé comme suit, selon les postes définis par le CEREMA<sup>4</sup> :

En euros HT CE novembre 2018	Ligne 2 de tramway	BHNS	Total
Maîtrise d'ouvrage	38 980 000 €	4 700 000 €	43 680 000 €
Maîtrise d'œuvre	19 200 000 €	3 000 000 €	22 200 000 €
Acquisitions foncières	26 420 000 €	100 000 €	26 520 000 €
Déviations réseaux	1 100 000 €	100 000 €	1 200 000 €
Travaux préparatoires	7 680 000 €	3 120 000 €	10 800 000 €
Ouvrages d'art	7 810 000 €	0 €	7 810 000 €
Plateforme	15 480 000 €	600 000 €	16 080 000 €
Voie spécifique des systèmes ferrés	32 670 000 €	0 €	32 670 000 €
Revêtement du site propre	14 590 000 €	520 000 €	15 110 000 €
Voirie hors site propre et espaces publics	30 100 000 €	8 230 000 €	38 330 000 €
Equipements urbains	10 390 000 €	1 390 000 €	11 780 000 €
Signalisation	5 210 000 €	1 260 000 €	6 470 000 €
Stations	9 850 000 €	780 000 €	10 630 000 €
Alimentation en énergie traction	24 250 000 €	0 €	24 250 000 €
Courants faibles et PCC	17 130 000 €	3 070 000 €	20 200 000 €
Centre de Maintenance	10 370 000 €	0 €	10 370 000 €
Matériel roulant	86 400 000 €	0 €	86 400 000 €
Opérations induites	10 440 000 €	0 €	10 440 000 €
Aléas et divers	22 960 000 €	1 300 000 €	24 260 000 €
<b>Total</b>	<b>391 030 000 €</b>	<b>28 170 000 €</b>	<b>419 200 000 €</b>

Tableau de décomposition des coûts (Pièce J page 59)

Le périmètre intègre la plateforme du tramway, le site propre de la ligne BHNS, les carrefours directement liés à la priorité du tramway et/ou BHNS et les espaces publics (y compris places) impactés par le tramway et/ou la ligne de BHNS.

Il comprend également le Centre de Maintenance et les parking-relais à aménager ou à réaménager.

L'enveloppe budgétaire, pour la réalisation du projet global de mobilités, intègre tous les coûts liés aux études, travaux et acquisitions foncières, excepté les éventuelles opérations urbaines d'accompagnement, ou les déviations de réseaux à la charge des concessionnaires. Il intègre également l'acquisition de 19 rames de tramway.

4 Le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), est un établissement public relevant du ministère du Partenariat avec les territoires et de la Décentralisation, du ministère de la Transition écologique, de l'Énergie, du Climat et de la Prévention des risques et du ministère du Logement et de la Rénovation urbaine. Il accompagne l'État et les collectivités territoriales pour l'élaboration, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques d'aménagement et de transport.



Au stade de l'enquête, le montant de l'investissement nécessaire à la réalisation de l'opération Lignes2tram est estimé par le maître d'ouvrage à 419.20 millions d'euros HT aux conditions économiques (CE) de novembre 2018, dont :

- 391.03 millions d'euros pour la ligne 2 de tramway ;
- 28.17 millions d'euros pour la ligne de BHNS.

L'échéancier d'investissement s'établit de 2019 à 2030 :

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>Ligne 2</b>	3.2	3.8	11.3	6.0	11.1	32.2	58.0	95.6	109.2	58.7	1.2	0.6
<b>BHNS</b>		0.2	0.9	0.5	0.9	2.7	4.9	6.6	7.5	4.0	0.1	0.1
<b>Total</b>	<b>3.2</b>	<b>4.0</b>	<b>12.2</b>	<b>6.5</b>	<b>12.0</b>	<b>34.9</b>	<b>62.9</b>	<b>102.2</b>	<b>116.8</b>	<b>62.7</b>	<b>1.3</b>	<b>0.6</b>

*Tableau des coûts prévisionnels du projet (Pièce J page 59)*

## 4.2 Coûts d'exploitation

Les coûts prévisionnels d'exploitation des futures lignes, établis en considération des charges fixes et des charges variables, représentent une enveloppe globale de 11,8 M €/an pour 2 398 000 km annuels parcourus.

Ces coûts comprennent notamment :

- charges fixes :
  - o maintenance de la plateforme du tramway ;
  - o maintenance des autres infrastructures tramway ;
  - o maintenance des installations fixes ;
  - o personnel.
- charges variables :
  - o coût kilométrique de 4,70 € par kilomètre tramway parcouru ;
  - o coût kilométrique de 3,46 € par kilomètre BHNS parcouru.

## 4.3 Financement du projet

Le financement du projet est porté par le Syndicat des Mobilités de Touraine (SMT), maître d'ouvrage. Cet établissement dispose des ressources suivantes : recette du réseau de transport en commun, versement mobilités et contribution des Collectivités membres du Syndicat, dont Tours Métropole Val de Loire. Le complément est assuré à travers des emprunts et par le biais de subventions.

L'Etat et la région Centre-Val-de-Loire participent au financement de l'opération par les programmes suivants :

- dotation de soutien aux investissements locaux ;
- appel à projets n°4 pour les transports en commun en site propre ;
- contrat de projet Etat-Région ;
- contrat régional de solidarité territoriale.

Le montant des subventions obtenues est, à la date de l'enquête, le suivant :

- 40 M € de l'Etat dans le cadre du 4ème appel à projets TCSP ;
- 20 M € Contrat de Plan Etat Région et Contrat Régional de Solidarité Territoriale 2021/2026 ;
- 6,6 M € plan de relance et divers.

#### 4.4 L'analyse socio-économique

La Loi LOTI<sup>5</sup> de 1982 impose<sup>6</sup> la réalisation d'évaluations des effets économiques et sociaux des grands projets d'infrastructure d'un montant hors taxes supérieur à 83 millions d'euros. Cette analyse a pour finalité de déterminer les coûts et les bénéfices attendus du projet d'investissement envisagé et de mesurer l'intérêt du projet pour la collectivité en analysant et en mettant en évidence les impacts économiques, sociaux et environnementaux, positifs et négatifs du projet et de ses variantes.

Le « bilan socio-économique » permet de déterminer la rentabilité et la valeur ajoutée créées par le projet pour la Collectivité, en tenant compte de l'ensemble des coûts et avantages monétarisables. Une présentation plus complète et une définition des indicateurs est donnée en annexe 3.

Appliqué au projet *Ligne2tram*, celui-ci affiche une VAN-SE négative de -18 millions d'euros, avec prise en compte du Coût d'Opportunité des Fonds Publics (COFP) et du Prix Fictif de Rareté des Fonds Publics (PFRFP).

Le taux de rentabilité interne du projet s'établit à 4,3%, soit une valeur inférieure au taux d'actualisation en vigueur de 4,5%.

Ces indicateurs ne permettent donc pas de démontrer la rentabilité socio-économique du projet : les avantages socio-économiques apportés par le projet sont plus faibles que les coûts générés.

Bilan actualisé en 2027 à 4,5% (en M€ 2022)	Indicateurs
<b>VAN-SE avec COFP/PFRFP</b>	-18 M€
<b>Taux de Rentabilité Interne avec COFP/PFRFP</b>	4,3%
<b>VAN-SE par euro investi avec COFP/PFRFP</b>	-0,03
<b>VAN-SE par euro public dépensé avec COFP/PFRFP</b>	-0,03

*Indicateurs synthétiques (Pièce J page 99)*

**Le maître d'ouvrage apporte le commentaire suivant au résultat présenté ci-dessus<sup>7</sup> :**

*« ...Un certain nombre d'effets ne sont pas monétarisables et donc pas intégrables au bilan socio-économique, alors qu'ils représentent des bénéfices importants d'un point de vue qualitatif et quantitatif. C'est la mise en parallèle de l'ensemble des autres effets positifs du projet qu'il faut mettre en regard du bilan monétarisé.*

*En effet, le projet répond aux enjeux des territoires qu'il dessert, que ce soit à l'échelle locale ou à l'échelle régionale :*

- à l'échelle locale, il dessert au plus près les centralités et équipements du territoire, tout en améliorant les connexions du centre-ville aux quartiers périphériques. Le projet participe au développement urbain et économique de l'ensemble de la Métropole, en accompagnant les projets urbains du territoire et en participant à la requalification des espaces publics ;*

<sup>5</sup> Loi d'Orientation sur des Transports Intérieurs.

<sup>6</sup> Cette obligation a été transposée dans le Code des transports dans les articles L. 1511-1 à L. 1511-5 et R1511-1 à R. 1511-7.

<sup>7</sup> Pièce J page 120.

- à l'échelle régionale, le projet s'inscrit dans une démarche générale de renforcement du maillage du réseau de transports en commun. En favorisant les transports alternatifs à la voiture, la réalisation du projet constitue un enjeu majeur en faveur de la transition énergétique.

*En France, les transports représentent 32% des émissions de gaz à effet de serre en 2022<sup>8</sup>.....La mise en œuvre du projet Lignes2tram participera ainsi largement à l'adaptation de la Métropole à l'urgence climatique.*

*Par les gains de temps qu'il génère, le report modal qu'il induit et les effets positifs qu'il apporte (notamment en termes de santé publique), le projet améliorera considérablement la qualité de vie des habitants de la Métropole et participera à son développement vertueux. »*

---

<sup>8</sup> Source : Haut conseil pour le climat.

---

Enquête publique ayant pour objet le projet présenté par le Syndicat des mobilités de Touraine en vue de réaliser la deuxième ligne du tramway de l'agglomération tourangelle, l'aménagement de la ligne BHNS, la création de deux parcs-relais et l'extension du centre de maintenance.

## 5 Le dossier d'enquête

### 5.1 Présentation du dossier d'enquête

#### 5.1.1 Présentation du dossier soumis à l'enquête

Dans le cadre du projet, plusieurs enquêtes publiques sont conduites simultanément comme cela a déjà été évoqué précédemment. L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet emporte une étude d'impact environnementale, mais aussi la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Tours et de Chambray-lès-Tours et une enquête parcellaire qui affecte les communes de Tours, Chambray-lès-Tours, Joué-Lès-Tours et La Riche.

Plusieurs autorisations et procédures sont également requises dont l'instruction est aussi emportée par l'étude d'impact environnementale :

- la déclaration de modification d'une ICPE (centre de maintenance) ;
- la déclaration au titre de Loi sur l'Eau ou IOTA ;
- l'autorisation de défrichement ;
- l'autorisation de porter atteinte aux allées et alignement d'arbres bordant les voies ouvertes à la circulation publique ;
- la dérogation à la protection des espèces et in fine une procédure d'archéologie préventive.

Le projet prévoit des aménagements nécessitant d'adapter les dispositions existantes des PLU des communes impliquées et entraîne une mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

#### 5.1.2 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU)

Elle est régie par les articles L.153-54 à L.153-59 et R.153-14 du Code de l'urbanisme.

*NB : Cette première étape devra être franchie avant que la demande d'autorisation de défrichement puisse être déposée et instruite.*

##### 5.1.2.1 Rapport de présentation

Les pièces H0, H1 et H2 traitent de la mise en œuvre de la procédure de Mise en Compatibilité Du Plan Local d'Urbanisme (MECDU) des deux villes traversées, Tours et Chambray-lès-Tours conjointement à la DUP du projet.

Les évolutions graphiques du zonage sont exposées avec méthode et sont abondamment illustrées en se focalisant sur chaque secteur objet de modifications. La MECDU est assortie d'une étude d'impact avec la saisine de la MRAe qui a exprimé son avis sur le projet.

##### 5.1.2.2 Propositions de mise en compatibilité du PLU

###### Le PLU de Tours.

La modification n°2 du PLU de Tours approuvée par le Conseil Métropolitain du 13 mai 2024 a entraîné des modifications :

- nouvelle Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) dans le secteur des Casernes Beaumont-Chauveau ;
- déclassement d'une partie des espaces boisés classés (EBC) concernés par l'emprise du projet ;
- réduction de la surface de l'emplacement réservé n°V43 relatif à l'élargissement de la rue Victor Hugo ;
- déclassement des espaces à préserver au droit de l'extension au centre de maintenance, ainsi qu'au droit du quartier des Fontaines et de l'avenue de l'Alouette ;

- modification de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) route de Saint- Avertin, aux fins de supprimer l'hypothèse de tracé n°1 et indiquer le tracé définitif.

### Le PLU de Chambray-lès-Tours.

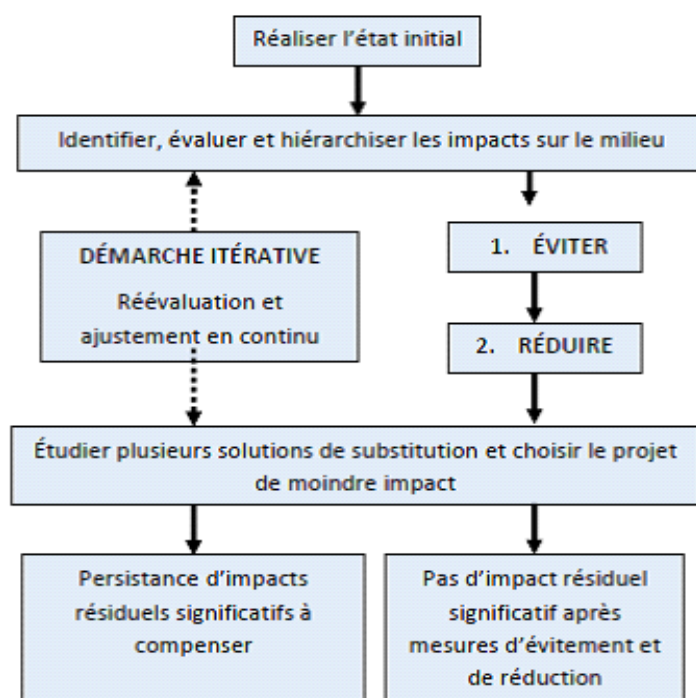
La *Ligne2Tram* est citée dans le rapport de présentation du PLU de Chambray-lès-Tours dans la partie 8 « Révision allégée » n°1, chapitre 1.3. Les modifications proposées concernent :

- déclassement d'une partie des espaces boisés classés (EBC) ;
- déclassement des espaces non bâtis à préserver ;
- réduction de la surface de l'emplacement réservé n°13 ;
- suppression des emplacements réservés n°11, 15, 18 et 22 qui n'ont plus lieu d'être avec la mise en œuvre du projet de la *Ligne2Tram* ;
- réduction de la surface du périmètre d'attente de projet situé à l'intersection de l'avenue de Bordeaux et de l'avenue de la République ;
- évolution du règlement écrit du zonage UX afin d'autoriser la réalisation du projet.

### 5.1.3 L'étude d'impact

Après une analyse de l'état initial des différentes composantes de l'environnement, l'étude évalue en premier lieu, les impacts bruts du projet sur les composantes en phase de construction et en phase d'exploitation et en second lieu, les impacts résiduels du projet après mise en œuvre de mesures d'évitement (ME), de réduction (MR), de compensation (MC) et d'accompagnement (MA).

Il en découle un argumentaire détaillant à la fois les améliorations attendues à l'issue des travaux et les enjeux à prendre en compte au niveau de l'environnement.



L'aire d'étude se limite selon les thèmes étudiés à 500 mètres de part et d'autre du tracé du projet et couvre les éléments environnementaux directement liés à l'emprise du projet ou à sa proximité directe. L'ensemble des facteurs susceptibles d'être affectés par le projet conduit à étudier son incidence sur les différents milieux.

Selon l'étude d'impact, le projet apporte de multiples avantages :

- offre de **meilleurs services** y compris pour les populations sensibles, attractivité du territoire, réponse à la densification urbaine, au développement des modes de transport doux ;
- **amélioration du cadre de vie**. Le projet permettra de proposer une offre de transport alternative à l'utilisation des véhicules personnels. Il participera en conséquence à la réduction des émissions de gaz à effet de serre générées par le trafic routier.
- au point de vue **santé/environnement** une étude acoustique a été réalisée dans le cadre du projet. Il en ressort que 3 bâtiments situés à **La Riche** devront faire l'objet d'isolations de façade en raison des dépassements de seuils réglementaires constatés.
- la **ligne 2** du tramway sera alimentée par un **système électrique non polluant**.
- l'étude d'impact relève que les aménagements prévus dans le cadre du projet entraîneront la **suppression** d'un certain nombre de **places de stationnement** avec en corollaire, un phénomène d'engorgement dans certains secteurs adjacents.
- le projet **répond à l'objectif de proposer une nouvelle offre de transport** en commun (tramway et BHNS) améliorant la desserte du territoire. Ainsi, il **favorisera le report modal** de la voiture vers les transports en commun. De plus, il intègre la réalisation de deux nouveaux P+R au droit des terminus de la ligne 2 du tramway à La Riche et Chambray-lès-Tours, permettant les pratiques intermodales.
- à l'échelle du projet, un enjeu lié à la trame verte est identifié au niveau de l'avenue de la République à Chambray-lès-Tours ; un point de conflit est en effet identifié entre le corridor vert et l'infrastructure de transport linéaire.
- de même, les traversées du Cher et du Petit Cher feront l'objet d'une vigilance particulière au regard de la trame bleue.
- le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) du Centre-Val-de-Loire (repris dans le SRADDET) confirme **l'intérêt écologique, à l'échelle régionale**, de la trame verte et bleue dans laquelle s'insère le projet, d'ores-et-déjà identifié par le biais des zonages de protection (Natura 2000) et d'inventaires (ZNIEFF).
- les enjeux ont trait aux milieux aquatiques et humides associés aux cours d'eau (principalement la Loire et le Cher, à l'échelle du SRCE), mais aussi à des milieux calcicoles secs en marge est du périmètre d'étude.
- le projet est **compatible avec le PDU** de l'agglomération tourangelle.
- le projet **Lignes2tram** tient compte du **Schéma directeur cyclable de TMVL** et il est donc **compatible** avec ce dernier.
- le projet prévoit des aménagements paysagers permettant ainsi une intégration optimale (végétalisation de la plateforme du tramway, plantations arborées, stations plantées, etc.).
- le système d'assainissement mis en place permettra de gérer les eaux pluviales d'un point de vue quantitatif (limitation des débits de rejet) et qualitatif (traitement des pollutions). Ainsi, le projet n'impactera pas les cours d'eau en présence.
- par ailleurs, le projet tiendra compte des milieux naturels traversés et des enjeux floristiques et faunistiques en présence. En effet, une étude écologique a été menée et a permis de mettre en évidence les impacts du projet ainsi que de définir des **mesures d'évitement, de réduction et de compensation** pour limiter ces impacts. Les impacts pour la trame verte et bleue ont notamment été étudiés et des mesures ont été définies.
- le projet aura une faible incidence sur le milieu agricole.
- le projet est exposé au phénomène de retrait-gonflement des sols argileux, dont le niveau d'aléa varie de moyen à fort selon les secteurs.
- **éviter** de planter des arbres à proximité immédiate de la plateforme de tramway ou mise en place d'écrans anti-racines.
- de manière générale, les dispositions constructives mises en œuvre permettront d'assurer la pérennité et l'intégrité des aménagements face au risque de mouvements de terrain.



- par ailleurs, ***malgré la réalisation de mesures d'évitement, le projet impactera des zones humides et fera l'objet d'une mesure de compensation conformément à la réglementation en vigueur.***

#### **5.1.4 Incidence du projet au titre de IOTA (Installations, Ouvrages, Travaux, Aménagements)**

***La thématique des eaux pluviales fait l'objet d'une procédure qui lui est propre, en marge de la procédure de DUP.*** Il s'agit d'une procédure de déclaration et non d'autorisation.

La réalisation de tout ouvrage, tous travaux, toute activité susceptibles de porter atteinte à l'eau et aux milieux aquatiques est soumise à autorisation ou déclaration au titre de la loi sur l'eau.

Conformément à l'article R.214-32 5° du Code de l'environnement, ***l'étude d'impact sur l'environnement vaut étude d'incidence de la procédure IOTA.***

L'objet de cette « ***demande de déclaration au titre de la loi sur l'eau*** » porte spécifiquement sur les sujets liés à la ressource en eau et aux milieux aquatiques. Elle a pour effet ***d'analyser les effets*** du projet sur le milieu aquatique et de présenter les ***mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs.***

Les enjeux environnementaux ont été pris en compte dans la conception du projet. Les effets bruts, puis résiduels après proposition de mesures d'évitement et de réduction, présentés dans la Pièce M<sub>1</sub> portent sur l'état qualitatif et quantitatif des ressources en eau, et des milieux aquatiques.

La commune de Saint-Avertin est concernée dans la mesure où le P+<sub>R</sub> de La Papoterie est situé dans la zone d'étude retenue ; 500 m de part et d'autre du projet. Les effets du projet peuvent être classés en deux catégories distinctes :

- les effets de la ***phase chantier***, limités dans le temps et réversibles (temporaire) ;
- les effets de la ***phase exploitation*** qui sont caractérisés par une durée importante et une irréversibilité (permanent) ;
- l'impact d'une crue sur le fonctionnement du tramway et le retour à un fonctionnement normal a bien été pris en compte. Les préconisations techniques détaillées seront affirmées dans le contrat de délégation de service public en charge des transports.

La zone d'étude comprend 245 ouvrages souterrains en service ou abandonnés. Au droit de l'emprise projet (immédiat), il est recensé 2 forages publics pour le suivi de nappe, 2 forages pour le suivi géotechnique et 1 puits public. Ces ouvrages feront l'objet d'une attention particulière en phase travaux. L'opération respectera les prescriptions attribuées aux périmètres de protection rapprochée.

La conception de l'assainissement pluvial du projet prend en considération les réglementations locales. Des échanges ont notamment eu lieu sur ce sujet avec TMVL et la DDTM 37.

Le projet est compatible avec les plans schémas et programmes qui lui sont supérieurs :

- avec le SDAGE Loire-Bretagne 2022-2027 ;
- avec le SAGE Cher aval ;
- avec le plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) du bassin Loire-Bretagne 2022-2027 ;
- avec le PPRi Val de Tours – Val de Luynes ;
- avec la zone de répartition des eaux (ZRE) de la nappe du cénomanien.

### 5.1.5 L'autorisation de défrichement

**La demande de déclaration d'utilité publique (DUP) emporte demande d'autorisation de défrichement.**

**Pour cette autorisation, l'enquête publique se substitue à la participation du public par voie électronique requise par le Code de l'environnement.**

Cette demande est introduite en application des articles L. 341-3, R. 341-3 et suivants du Code forestier et conformément à l'arrêté préfectoral du 17 février 2005 qui fixe le seuil de superficie boisée à partir duquel tout défrichement est soumis à autorisation administrative. Si le projet n'est pas soumis à examen au cas par cas au titre 47. a) « *Premiers boisements et déboisements en vue de la reconversion de sols* », le projet dans sa globalité fait l'objet d'une « évaluation environnementale », conformément à l'article R.122-1 du Code de l'environnement (voir pièce G du dossier d'enquête publique unique).

#### 5.1.5.1 Objet de la demande d'autorisation.

Dans le cadre de l'aménagement de la ligne 2 du tramway, trois boisements situés dans l'emprise du projet sont concernés.

Tableau 1 : bilan surfacique du défrichement à réaliser

Bois concerné	EBC	Surface sur Tours	Surface sur Chambray les Tours	Surface défrichée
Bois de Grandmont	Oui	2427 m <sup>2</sup>	1 056 m <sup>2</sup>	3 484 m <sup>2</sup>
	Non	58 m <sup>2</sup>	0	58 m <sup>2</sup>
Bois de Chambray	Oui	0	874 m <sup>2</sup> (hors boisement ornemental – lycée agricole)	923 m <sup>2</sup>
	Non	0	49 m <sup>2</sup>	
Secteur Papoterie	Non	0	513 m <sup>2</sup>	513 m <sup>2</sup>
TOTAL	-	2485,7 m <sup>2</sup>	2492,9 m <sup>2</sup>	4 978,3 m <sup>2</sup>

Source : Transamo

L'insertion de la ligne 2 du tramway est projetée en lisière de boisements qui sont pour la plupart classés EBC. Ils sont essentiellement constitués de chênes et de charmes. La surface totale de boisement à défricher à l'échelle globale du projet est de 4 978 m<sup>2</sup>.

**Ces bois seront déclassés une fois prononcée la mise en compatibilité des PLU de Tours et de Chambray-lès-Tours.**

Les arbres identifiés seront supprimés en même temps que les travaux d'aménagement urbain et paysager seront engagés. Les coupes d'arbres se feront en dehors des périodes de reproduction de la faune (*Mesures MA1, MR8 et MR16 du dossier de dérogation à la protection des espèces protégées*) et seront réalisées après passage d'un écologue.

#### **Les ERC : Eviter, Réduire, Compenser.**

Le code forestier prévoit une compensation proportionnelle à la surface à défricher. Dans le cas présent, compte tenu de la très faible surface de boisement à défricher, la mesure

Enquête publique ayant pour objet le projet présenté par le Syndicat des mobilités de Touraine en vue de réaliser la deuxième ligne du tramway de l'agglomération tourangelle, l'aménagement de la ligne BHNS, la création de deux parcs-relais et l'extension du centre de maintenance.



compensatoire retenue est le versement au fond stratégique sur la base du montant d'indemnisation en Région « Val-de-Loire Amboise – Est Tours », à hauteur de 4 090 €/ha de défriché, basé sur l'arrêté de la Préfecture d'Indre-et-Loire, en application de l'article R. 341-4 du Code forestier fixant les travaux dont doit s'acquitter tout bénéficiaire d'une autorisation tacite de défrichement et le montant de l'indemnité équivalente qu'il doit acquitter à défaut de réalisation de ces travaux.

### 5.1.6 L'autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres pour chacune des communes de La Riche, Tours et Chambray-lès-Tours.

**La demande de déclaration d'utilité publique (DUP) emporte demande d'autorisation de porter atteinte aux allées et alignement d'arbres bordant les voies ouvertes à la circulation publique.**

**Pour cette autorisation, l'enquête publique se substitue à la participation du public par voie électronique requise par le Code de l'environnement.**

Le projet dans son ensemble prévoit l'abattage et la plantation d'arbres (644 arbres supprimés et 2 217 arbres plantés) l'autorisation susvisée ne porte que sur l'abattage des arbres d'alignement au sens de l'article L.350-3 du code de l'environnement, (624 arbres supprimés et 1 999 arbres plantés).

Le projet est divisé en séquence selon la figure ci-après :

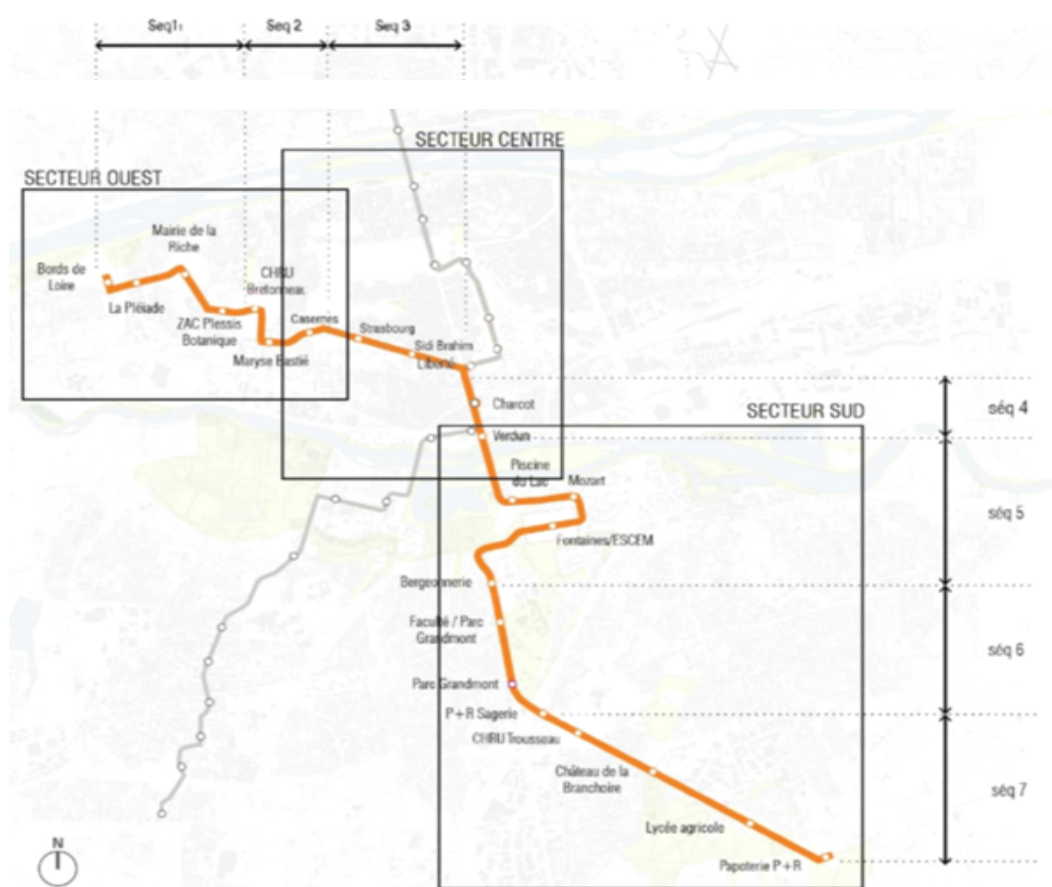


Figure 2 : découpage du tracé en secteurs et séquences

Source

Transamo

Le bilan arboricole du projet *Ligne2Tram* est retracé dans le tableau ci-dessous :

Secteur	Arbres existant dans l'emprise du projet	Arbres coupés	Arbres plantés	Total d'arbres après travaux	Bilan après travaux
Séquence 1	111	99	610	622	511
P+R Bords de Loire	7	7	338	338	331
Section courante	104	92	272	284	180
Séquence 2	149	107	125	167	18
Séquence 3	158	68	39	129	-29
Séquence 5	453	302	645	796	343
P+R du Lac	46	21	155	180	134
Section courante	407	281	490	616	209
Séquence 6	39	22	78	95	56
Séquence 7	51	26	502	527	476
P+R Papoterie	0	0	180	180	180
Section courante	51	26	322	347	296
<b>Total</b>	<b>961</b>	<b>624</b>	<b>1 999</b>	<b>2 336</b>	<b>1 375</b>

*Bilan Tramway / Source : Transamo*

Secteur	Arbres existant dans l'emprise du projet	Arbres coupés	Arbres plantés	Total d'arbres après travaux	Bilan après travaux
Secteur Atlantes	2	0	13	15	13
Secteur Vaillant	0	0	5	5	5
Secteur de Gaulle	85	20	200	265	180
Secteur Heurteloup	167	0	0	167	0
Secteur Mirabeau	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>254</b>	<b>20</b>	<b>218</b>	<b>452</b>	<b>198</b>

*Bilan BHNS / Source : Transamo*

A l'échelle de Tours, 351 arbres seront coupés/30 alignements ; 532 arbres replantés/49 alignements. Le projet de réaménagement de la ligne de BHNS impactera 17 individus sur 3 alignements.

A l'échelle de Chambray-lès-Tours, 16 arbres seront coupés/ 8 alignements ; 81 arbres replantés/14 alignements.

A l'échelle de La Riche, 77 arbres seront coupés/ 11 alignements ; 84 arbres replantés/13 alignements.

Les arbres identifiés seront supprimés de façon définitive en même temps que les travaux d'aménagement urbain et paysager.

Si la volonté du maître d'ouvrage est de préserver au maximum les arbres présentant un bon état de conservation et d'éviter autant que faire se peut d'abattre des arbres abritant ou susceptibles d'abriter des espèces protégées, les exigences de qualité et de sécurisation des aménagements imposent l'abattage de 444 arbres d'alignement, remplacés, si possible à proximité immédiate, par de nouvelles plantations pour une configuration plus harmonieuse en termes de paysage et efficace en termes de création d'îlots de fraîcheur. Une diversité des arbres de haute tige sera privilégiée pour une plus-value écologique.

Les coupes d'arbres se feront en dehors des périodes de reproduction de la faune (*Mesures MA1, MR8 et MR16 du dossier de dérogation à la protection des espèces protégées*) et seront réalisées après passage d'un écologue.

La plantation d'arbres le long des tracés, que ce soit celui du tramway ou du BHNS, s'avérera positive par rapport au nombre de sujets supprimés.

### 5.1.7 L'autorisation de dérogation à la protection des espèces (pièce M4)

**La demande de déclaration d'utilité publique (DUP) emporte la dérogation aux mesures de protection des espèces.**

**Pour cette autorisation, l'enquête publique se substitue à la participation du public par voie électronique requise par le Code de l'environnement.**

Compte tenu de la nature du projet (entraînant la capture, la destruction accidentelle et le dérangement d'espèces ainsi que la destruction ou l'altération de leur habitat) et du statut de protection des espèces à enjeu subissant un impact résiduel significatif, le présent dossier constitue la demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces ou d'habitats d'espèces animales protégées au titre des articles L.411-1 et L. 411-2 du code de l'environnement.

Des investigations de terrain ont été réalisées de juin 2020 à octobre 2021 au droit de l'emprise du projet et ses abords, afin de caractériser les habitats et les espèces de faune et de flore présentes. Des compléments d'inventaires ont également été réalisés entre août 2022 et septembre 2023 spécifiquement au droit du boulevard Jean Royer.

Dans le cadre de ces inventaires et d'une étude minutieuse, 79 espèces animales visées par des arrêtés ministériels de protection ont été mises en évidence.

#### **Les ERC : Eviter, Réduire, Compenser.**

Elles ont été définies de manière globale pour l'ensemble des composantes écologiques et de biodiversité : habitats, habitats d'espèces, espèces végétales et animales, communes, patrimoniales ou protégées, invasives, Trame verte et bleue. Il en résulte que certaines d'entre elles sont spécifiquement définies en faveur des espèces protégées concernées par le projet, d'autres plus généralement pour la biodiversité.

Dans le cas présent, ne subsistent des impacts résiduels faibles que pour 5 espèces de chiroptères (Pipistrelle commune, Barbastelle d'Europe, Murin de Daubenton, Murin de Natterer, Oreillard roux), considérant le nombre d'arbres gîtes potentiels coupés qui leur sont favorables (environ 50).

Malgré les mesures d'évitement et de réduction mises en place, des mesures compensatoires sont donc envisagées afin de pallier la perte nette d'habitat de repos pour ces 5 espèces : végétaliser les plateformes, création d'abris pour la faune au niveau des parkings relais, nichoirs, etc.

Un suivi de chantier du site sera réalisé par un expert écologue au démarrage des travaux, au cours des visites régulières durant les travaux, en fin de chantier.

En conclusion, le projet ne nuit pas au maintien dans un état de conservation favorable des populations des espèces protégées concernées dans leur aire de répartition naturelle ; en effet, les choix faits en termes d'aménagement, ainsi que l'ensemble des mesures de la séquence **Eviter-Réduire-Compenser** appliquées à la conception, à la réalisation et à l'exploitation du projet, conduisent à l'absence d'incidences résiduelles sur les espèces protégées fréquentant les milieux actuellement présents au niveau du projet.

#### 5.1.8 Déclaration ICPE

Le projet est soumis à une démarche de déclaration de modification d'une ICPE pour le centre de maintenance : installation classée pour la protection de l'environnement, sous les rubriques 2930 « *Ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur* » et 2560 « *Travail mécanique des métaux et alliages* ».

#### 5.1.9 L'archéologie préventive

Comme suite à la demande d'avis formulée auprès de la DRAC le 2 avril 2024, l'opérateur d'archéologie préventive en charge du diagnostic informe que découpé en 16 phases, 6 ont été abandonnées, 7 libérées. Les 3 dernières sont planifiées fin d'année 2025.

#### 5.1.10 L'enquête parcellaire

Le projet prévoit des aménagements qui nécessitent un élargissement de l'espace public et donc des acquisitions foncières. Il entraîne des expropriations et la mise en œuvre d'une enquête parcellaire qui est un préalable au projet de la déclaration d'utilité publique

Cette enquête parcellaire a pour objet de déterminer avec précision les parcelles situées dans l'emprise du projet, d'en identifier avec exactitude les propriétaires et de les en informer. Elle est menée conformément aux articles R. 131-14 et suivants du Code de l'expropriation.

Le maître d'ouvrage a l'obligation d'informer individuellement, par courrier recommandé avec accusé de réception, l'ensemble des propriétaires ayant un lien avec le projet. La lettre type fait l'objet de l'annexe 4.

**C'est une étape obligatoire préalablement aux acquisitions de terrains** pour permettre aux propriétaires et ayants-droits concernés de prendre connaissance des emprises foncières du projet, de consigner par écrit les observations sur les limites des biens à acquérir et de faire rectifier les éventuelles inexactitudes qui toucheraient la liste des parcelles, leurs contenances et leurs références.

Cette étape permet d'identifier les titulaires des droits réels.

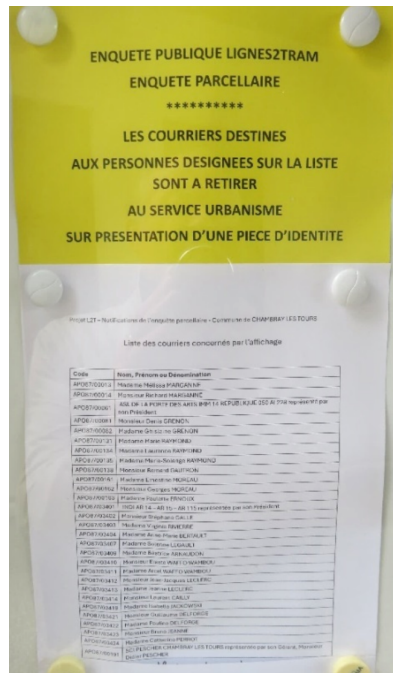
Lorsque l'expropriant est en mesure d'identifier les parcelles objet de l'opération, de dresser le plan parcellaire et la liste des propriétaires, l'enquête parcellaire peut être menée conjointement à celle relative à l'utilité publique.

Les plans parcellaires par commune, Chambray-lès-Tours, Joué-lès-Tours, La Riche et Tours indiquent l'ensemble des terrains concernés par l'opération (parcelles déjà acquises et parcelles à acquérir). L'emprise du projet y apparaît, ainsi que les références cadastrales et les numéros de parcelle.

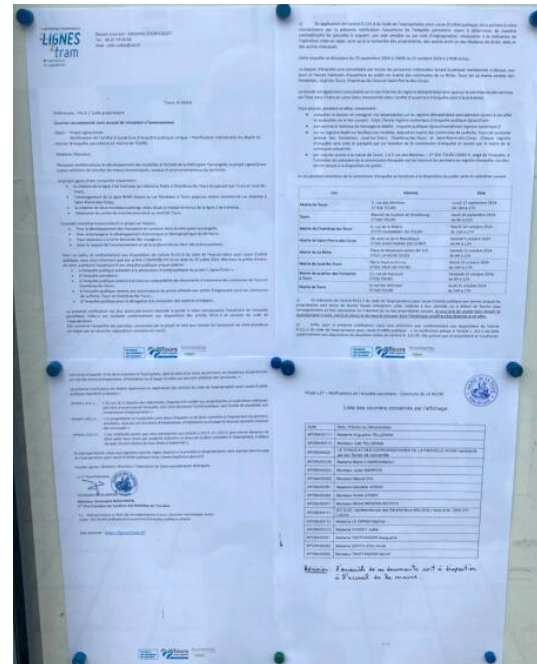
**Ce périmètre est en concordance avec celui figurant sur le Plan Général des Travaux (pièce D du présent dossier d'enquête publique).**



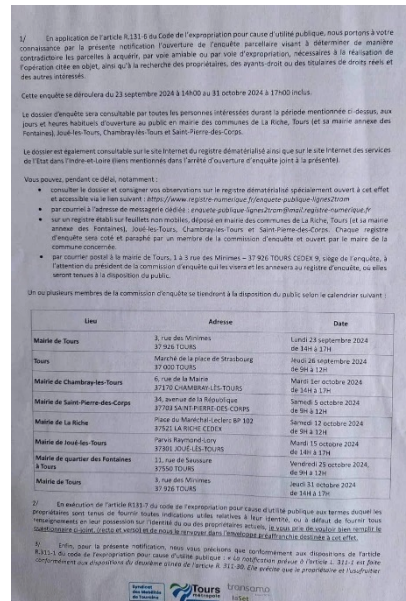
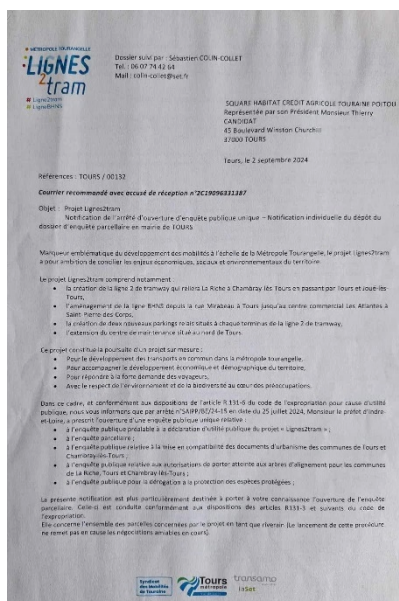
La commission d'enquête a disposé de la liste des envois effectués le 3 août 2024 complétée de leur statut (réception ou non-réception) et a pu constater, comme l'indique les vues *infra* l'affichage en mairie de ceux qui n'étaient pas parvenus aux propriétaires concernés respectivement : 29 à Chambray-lès-Tours, 15 à La Riche et 1 à Tours soit 45.



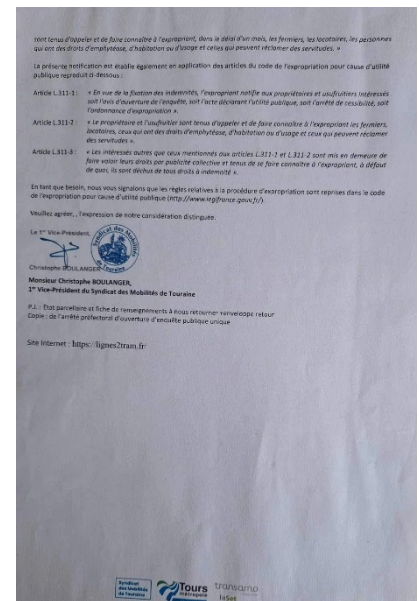
Panneau affichage Chambray-lès-Tours



Panneau d'affichage La Riche



Panneau d'affichage Tours



Le 16 octobre 2024 la commission d'enquête s'est rendue chez le porteur de projet afin de procéder au collationnement des accusés réception des notifications et de la liste des propriétaires tels qu'ils figurent dans la pièce K du dossier d'enquête. Le 31 octobre 2024, à la clôture de l'enquête, la situation n'avait pas évolué.

**Il en découle le tableau suivant :**

communes	Nb avis avec AR envoyés	Nb d'avis notifiés et/ou retirés	Nb d'avis non notifié
<b>Chambray-lès-Tours</b>	<b>53</b>	<b>38</b>	<b>15</b>

Enquête publique ayant pour objet le projet présenté par le Syndicat des mobilités de Touraine en vue de réaliser la deuxième ligne du tramway de l'agglomération tourangelle, l'aménagement de la ligne BHNS, la création de deux parcs-relais et l'extension du centre de maintenance.

<b>Joué-les-Tours</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>0</b>
<b>La Riche</b>	<b>71</b>	<b>66</b>	<b>5</b>
<b>Tours</b>	<b>28</b>	<b>28</b>	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>155</b>	<b>135</b>	<b>20</b>

Les certificats d'affichage transmis par les mairies en fin d'enquête font l'objet de l'annexe 4

Les récépissés et les significations d'huissiers actuellement détenus par le porteur de projet seront remis à la Préfecture à la demande de celle-ci.

Enfin, la commission s'est interrogée sur l'interprétation à donner au second alinéa de l'article 9 de l'arrêté préfectoral, qui stipule que « *Les récépissés des lettres recommandées et éventuellement, les procès-verbaux de notifications seront joints au dossier* ». Il s'agissait bien évidemment d'une demande qui allait au-delà de la réglementation et que rien ne justifiait. Il a été convenu avec la préfecture, après échange téléphonique, le 18 septembre 2024, de ne pas tenir compte de cette assertion.

## 5.2 Composition du dossier d'enquête

Le dossier de l'enquête publique unique comprend l'ensemble des pièces exigées par chacune des réglementations relatives au projet, en l'espèce celles relatives à la Déclaration d'utilité publique, à l'enquête parcellaire, à la mise en compatibilité des PLU de Chambray-lès-Tours et de Tours et aux procédures « autonomes » : déclaration IOTA, autorisation de défrichement, autorisation de porter atteinte aux allées et alignement d'arbres bordant les voies ouvertes à la circulation publique et dérogation à la protection des espèces.

Il s'agit d'un volumineux dossier de 4680 pages au format A3 dont les différentes pièces sont réparties dans deux cartons, le tout pesant 28 kg.

### 5.2.1 Nomenclature du dossier

Sous la forme d'une feuille plastifiée une « prise en main » de format A3, recto/verso est mise à la disposition du public. Très didactique elle permet de se repérer dans ce volumineux dossier, de parvenir à l'essentiel et de choisir ses thèmes au fil de la lecture.

#### *Pièce A – Le guide de lecture. (12 pages)*

Il vise à faciliter, d'une part, la lecture des divers livrets qui composent le dossier, d'autre part, la compréhension du contenu.

#### *Pièce B – Informations juridiques et administratives. (28 pages)*

Y sont décrits les enjeux de l'enquête publique, sa place dans la procédure administrative et son organisation.

#### *Pièce C – Plan de situation du projet. (1 page)*

Il visualise le tracé du projet, ses emprises et ses principaux aménagements à l'échelle de la Métropole tourangelle.

#### *Pièce D – Plan général des travaux. (11 pages)*

Il distingue l'ensemble des ouvrages du projet et la zone d'intervention nécessaire à leur réalisation. Une cartographie des parkings relais et du centre de maintenance est présente.

#### *Pièce E – Notice explicative. (104 pages)*

Ce document présente l'ensemble du programme, objectifs, tracés etc, ainsi que le processus ayant permis d'aboutir au projet retenu.

*Pièce F – Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants. (70 pages)*

Ce cahier permet de prendre connaissance des enjeux et des caractéristiques des principaux ouvrages : stations, site de maintenance et de remisage, locaux techniques, ouvrages d'art...

*Pièce G – Étude d'impact sur l'environnement déclinée en 6 parties. (2759 pages)* Ce document vise à apporter les informations relatives au projet et à ses conséquences sur l'environnement.

Une feuille mobile plastifiée format A3 accompagne cette pièce du dossier. Elle est intitulée « Comment lire l'étude d'impact ».

G- partie 1 : Introduction ;

G- partie 2 : Résumé Non Technique (RNT) ;

G- partie 3 : Etat initial de l'environnement et enjeux associés ;

G- partie 4 : Présentation du projet ;

G- partie 5 : Impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation associées, méthodes et auteurs de l'étude d'impact ;

G- partie 6 : Annexes ;

- Chapitre 1 : Étude écologique ;
- Chapitre 2 : État initial de la qualité de l'air ;
- Chapitre 3 : État projeté de la qualité de l'air ;
- Chapitre 4 : Étude acoustique ;
- Chapitre 5 : État initial vibratoire ;
- Chapitre 6 : État vibratoire projeté.

Cette étude d'impact a été élaborée sous la direction du maître d'ouvrage délégué<sup>9</sup>, Transamo – La SET<sup>10</sup> agissant au nom et pour le compte du maître d'ouvrage, le Syndicat des mobilités de Touraine (SMT)<sup>11</sup>. Ont participé à sa rédaction et à son assemblage les cabinets et bureaux d'études suivants :

	Adresse
Etude d'impact	Société SEGIC INGENIERIE Agence Méditerranée 528 boulevard du Mercantour 06 200 Nice
Etudes acoustiques et vibratoires	Bureau d'études GAMBA 163, rue du Colombier, 31 670 Labège
Etude air et santé	Bureau d'études TECHNISIM Consultants 2, rue Saint-Théodore 69 003 Lyon
Volet socioéconomique	Cabinet de conseil EXPLAIN 36, boulevard des Canuts 69 004 Lyon
Volet milieu naturel	Bureau d'étude spécialisé THEMA ENVIRONNEMENT 1, mail de la Papoterie 37 170 Chambray-lès-Tours

*Pièces H0, H1, H2 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme. (75 pages)*

Ce document explicite les besoins de modification des documents d'urbanisme existants afin de permettre la réalisation du projet *Ligne2Tram*. Les PLU de Tours et de Chambray-lès-Tours sont concernés.

*Pièce I – Appréciation sommaire des dépenses. (7 pages)*

9 56 Ter ave Marcel Dassault, 37000 TOURS.

10 Appelé dans la suite du document Transamo.

11 60, ave Marcel Dassault, 37000 TOURS.



Cette pièce est le récapitulatif du coût des différentes composantes du projet et de leur financement.

*Pièce J – Évaluation socio-économique. (106 pages)*

Ce document permet de mettre en évidence l'intérêt du projet *Ligne2Tram* au regard de ses effets sur la Métropole au sens large du terme.

Mise en parallèle des avantages : gains de temps, reports modaux, sécurité, etc et des coûts engendrés : investissements, charges d'exploitation.

*Pièce K – Dossier d'enquête parcellaire. (155 pages)*

Il comprend une notice explicative, le projet et les objectifs de l'enquête (déterminer les emprises à acquérir et identifier les propriétaires.)

Chaque état indique par référence cadastrale les personnes morales et physiques propriétaires des biens ;

- 1- État parcellaire Chambray-lès-Tours ; 4 planches en annexe ;
- 2- État parcellaire Joué-lès-Tours ; 1 planche en annexe ;
- 3- État parcellaire La Riche ; 2 planches en annexe ;
- 4- État parcellaire Tours : 6 planches en annexe ;

*Pièce L – Avis émis sur le projet et mémoire en réponse. (167 pages)*

Ce document regroupe l'ensemble des avis émis sur le projet lors des diverses consultations effectuées dans le cadre de la constitution du dossier d'enquête publique soit :

- le bilan de la concertation préalable sur le projet ;
- l'avis de l'Autorité environnementale (MRAe) sur l'étude d'impact et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage ;
- l'avis de divers services de l'État ou organismes et les réponses du maître d'ouvrage (ARS, DDFIP, DDT, DRAC, DREAL service SCATEL, INAO, UDAP 37) ;
- les avis des collectivités territoriales intéressées par le projet ;
- l'avis de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CDNPS) ;
- les délibérations du Syndicat des Mobilités de Touraine (SMT) sur ce projet.

*Pièce M – Dossiers autonomes. (1182 pages)*

Regroupe les copies des dossiers :

- Pièce M<sub>1</sub> : Déclaration au titre de la Loi sur l'eau (IOTA) ;
- Pièce M<sub>2</sub> : Autorisation de défrichement ;
- Pièce M<sub>3a</sub> : Autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres sur la commune de La Riche ;
- Pièce M<sub>3b</sub> : Autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres sur la ville de Tours ;
- Pièce M<sub>3c</sub> : Autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres sur la commune de Chambray-lès-Tours ;
- Pièce M<sub>4</sub> : Dérogation à la protection des espèces.

## 5.2.2 Examen des pièces du dossier par la commission d'enquête

Le dossier présenté à l'enquête publique unique comporte les pièces exigées par les articles R.112-4 et R.131-3- §1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ; L.123-6, L.350-6, L.411-2, R.123-8 et R.350-20 à R.350-22 du code de l'environnement ; L.153-54 du code de l'urbanisme et L.1511-4 du code des transports.

Pour mieux « naviguer » dans la multitude de livrets constituant ce dossier, une « prise en main » sous la forme d'une feuille plastifiée de format A3, recto/verso. Très didactique elle permettait de se repérer et d'aller à l'essentiel et/ou de choisir sa et/ou ses thématiques.

Afin de mieux se repérer dans l'étude d'impact environnemental, une feuille mobile plastifiée intitulée « *Comment lire l'étude d'impact* » au format A3 accompagne la pièce G et ses sous-dossiers répondant en cela à une recommandation de la MRAe contenue dans son délibéré du 28 juin 2024.

Le dossier comporte plus de 4680 pages au format A3. Une description sommaire du projet est reprise pour chaque enquête et autorisation au risque d'être redondante se veut pédagogique. C'est un dossier de bonne facture, largement illustré qui aurait cependant mérité des plans plus détaillés à une échelle lisible des aménagements prévus. Cela nuit à la lecture et par voie de conséquence à la compréhension.

**La commission d'enquête** a constaté que la nature du projet mais surtout le volume des documents à consulter alliée à la complexité de la réglementation ont quelque peu rebuté les visiteurs et/ou lecteurs, même les plus avertis, malgré un guide de lecture assez explicite (*pièce A*).

**La commission d'enquête** a étudié et analysé les livrets qui constituent le dossier. Elle a écouté, recensé, mesuré et étudié au cours de la durée de l'enquête et lors des permanences les remarques formulées et la façon dont le public a appréhendé le dossier.

**La commission d'enquête** s'est concentrée sur les points les plus significatifs qu'elle a identifiés dans les diverses pièces et selon les questions posées pendant la durée de l'enquête.

**La commission d'enquête** a également relevé des anomalies dans l'ensemble des documents mis à disposition :

- la pièce G5 : chapitre 1
  - page 40 : § 1.3.3.2.2 Mesure ERC, 2e alinéa : " Erreur ! Source du renvoi introuvable" ;
  - page 41 : en bas de page à gauche : " Le principe de gestion des eaux pluviales est présenté en chapitre o " ;
  - page 68 : mesure MC1, Modalités de mise en œuvre : " Erreur ! Source du renvoi introuvable ; page Erreur! Signet non défini".
 Un erratum a été très rapidement ajouté à cette pièce G5 et ce pour chaque dossier déposé dans les 6 communes et annexes ;
- les pièces M3a, M3b et M3c : 7.3.2 Échelle globale ; « bilan des arbres d'alignement bordant une voirie à circulation ouverte au public supprimés et plantés est réalisé par la commune. Dans le tableau, une erreur de plume. *Séquence 31 au lieu de 3*. Ce tableau est reproduit dans les 3 pièces au 7.3.2 respectivement aux pages 122, 227 et 120 ;
- de nombreuses figures ou plans reproduits ne sont pas toujours lisibles ni même corrects. Le public a souvent eu du mal à situer dans sa rue ou retrouver sa parcelle notamment dans les pièces M. L'orientation des figures et tableaux ne répondant pas toujours à la logique.
- La pièce I : Appréciation sommaire des dépenses :  
 Cette pièce est le récapitulatif du coût des différents postes du projet et de son financement **aux conditions économiques de novembre 2018**.

Postes CEREMA	Intitulé du poste	LIGNE 2	BHNS	TOTAL LIGNES2TRAM
2	Maitrise d'ouvrage	38 980 000,00 €	4 700 000,00 €	43 680 000,00 €
3	Maitrise d'œuvre	19 200 000,00 €	3 000 000,00 €	22 200 000,00 €
4	Acquisitions foncières	26 420 000,00 €	100 000,00 €	26 520 000,00 €
5	Déviations réseaux	1 100 000,00 €	100 000,00 €	1 200 000,00 €
6/7/8/9/10/11/12/13/15/ 16/yc aléas et divers)	Infrastructures (poste 6/7/8/9/10/11/12/13/15 /16 yc aleas et divers)	188 270 000,00 €	19 490 000,00 €	207 760 000,00 €
14	Stations	9 850 000,00 €	780 000,00 €	10 630 000,00 €
17	Centre de Maintenance	10 370 000,00 €	0,00 €	10 370 000,00 €
18	Matériel roulant	86 400 000,00 €	0,00 €	86 400 000,00 €
19	Opérations induites	10 440 000,00 €	0,00 €	10 440 000,00 €
	<b>Total millions d'euros HT valeur nov. 2018</b>	<b>391 030 000,00 €</b>	<b>28 170 000,00 €</b>	<b>419 200 000,00 €</b>

Une attention particulière est portée à cette pièce du dossier en raison du nombre important de contributions portant sur le sujet dès le début de l'enquête.

**La Commission d'enquête** regrette que le coût du projet et son financement soient présentés aux conditions économiques de novembre 2018.

- *Pièce L* – Avis émis sur le projet par les personnes publiques et autres personnes associées au projet. L'examen de cette pièce par la commission d'enquête fait l'objet du chapitre 8, page 62.

## 6 Organisation de l'enquête

### 6.1 Désignation de la commission d'enquête

Par décision N°E24000084 / 45 du 30 mai 2024, Monsieur le Président délégué du Tribunal administratif d'Orléans constituait pour le projet une commission d'enquête composée comme suit :

Président :

- Monsieur Bernard Ducateau, général de l'armée de l'air en retraite, inscrit sur la liste d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur du Cher (18) ;

Membres titulaires :

- Madame Nicole Tavares, trésorier principal en retraite, inscrite sur la liste d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur d'Indre-et-Loire (37) ;
- Monsieur Pascal Picard, directeur d'hôpital en retraite, inscrit sur la liste d'aptitude 2024 aux fonctions de commissaire enquêteur du Loir-et-Cher (41).

### 6.2 Préparation de l'enquête

#### 6.2.1 Une première réunion en préfecture dès le 18 juin 2024

Après un premier contact téléphonique avec la préfecture d'Indre-et-Loire et une réunion en visioconférence de la commission d'enquête, la préfecture organisait une réunion le mardi 18 juin 2024 qui réunissait :

- la cheffe du bureau environnement de la préfecture d'Indre-et-Loire et son adjoint ;
- un représentant du SMT, maître d'ouvrage du projet ;
- la directrice de Transamo<sup>12</sup>, assurant la maîtrise d'ouvrage déléguée, accompagnée de plusieurs collaborateurs ;
- la commission d'enquête.

Au cours de cette réunion, Transamo a présenté le projet *Lignes2tram*, le calendrier envisagé, les actions de dialogues engagées depuis 2018. Les participants ont également évoqué de nombreux points relatifs à la préparation de l'enquête et notamment :

- les dates de l'enquête. Il a été ainsi défini que l'enquête se déroulerait du lundi 16 septembre à 14h00 au vendredi 18 octobre à 17h00 ;
- la mairie de Tours a été désignée comme siège de l'enquête ;
- 6 permanences ont été définies dans les mairies de Tours (2 permanences), La Riche, Chambray-lès-Tours, Joué-lès-Tours, Saint-Pierre-des-Corps. La commission a souhaité aller à l'encontre du public en proposant une permanence « hors les murs » sur un marché proche du tracé. Après un moment d'étonnement, les participants ont accepté cette proposition et une permanence sur le marché St Paul au Sanitas a été retenue ; un marché très fréquenté mais plutôt éloigné du tracé.

Transamo a également présenté à la commission les principales problématiques liées au projet notamment le changement de tracé (Bd Béranger/ Bd Jean Royer), le foncier et le financement du projet.

Par ailleurs, la commission a retenu le calendrier suivant :

- une finalisation du dossier vers le 19 août 2024. Compte tenu de cette échéance, il a été proposé à la commission de commencer à travailler sur un dossier numérique provisoire ;
- un arrêté préfectoral qui devrait être publié la seconde quinzaine de juillet.

De plus, Monsieur le Maire de Tours ayant souhaité rencontrer la commission, cette dernière a demandé à rencontrer tous les maires concernés par le projet.

<sup>12</sup> Transamo sera l'interlocuteur unique de la commission durant toute l'enquête publique.

Le 25 juin 2024, un dossier provisoire en version numérique a été transmis à la commission.

Le 28 juin 2024, le marché de la place de Strasbourg, plus proche du tracé, a été préféré à celui du Sanitas.

Le 15 juillet 2024, un comité stratégique sur le projet, en préfecture, décidait de décaler d'une semaine l'enquête publique pour permettre au porteur du projet de répondre aux questions/observations émises au cours de l'instruction du dossier par les services de l'Etat et la MRAE, et d'inclure ces réponses dans le dossier, pour une meilleure information du public. Cette décision avait deux conséquences pour la commission d'enquête :

- la modification de toutes les permanences ;
- le report de la date d'accès à un dossier finalisé.

### **6.2.2 Un arrêté préfectoral finalisé le 25 juillet 2024**

Le 18 juillet 2024, une nouvelle réunion, en visioconférence, réunissait une nouvelle fois tous les acteurs afin de tenir compte des décisions prises par le comité stratégique du 15 juillet 2024. Au cours de la réunion, ont été arrêtées :

- de nouvelles dates d'enquête : du 23 septembre 14h00 au 31 octobre 17h00, soit 39 jours consécutifs ;
- les dates des permanences ont été adaptées en conséquence ;
- la préfecture a souhaité maintenir deux permanences les samedis matin, à Saint-Pierre-des-Corps et à La Riche. Ces mairies étant fermées le samedi matin, la préfecture a pris en compte les modalités de leur déroulement ;
- l'utilisation du registre numérique Publilégal.

De plus, la proposition de la commission d'une nouvelle permanence à la mairie annexe des Fontaines a été validée.

Le président de la commission a évoqué à nouveau l'importance pour la commission de prendre en charge un dossier papier le plus tôt possible.

Le 23 juillet 2024, un projet d'arrêté a été adressé pour avis à la commission. Après quelques échanges avec la commission, ce projet est validé. L'arrêté préfectoral n° SAIPP/BE/24-15 a été signé par Monsieur le Préfet le 25 juillet 2025.

### **6.2.3 Prise en compte et vérification des dossiers**

Les dossiers d'enquête définitifs, en version papier, ont été pris en compte par chacun des membres de la commission le 3 septembre 2024, au siège de la société Transamo, dès qu'ils ont été prêts. Cette solution a été préférée à un envoi postal pour gagner quelques jours dans leur exploitation. En effet, le dossier<sup>13</sup> comprenait plus de 4 600 pages au format A3.

En raison d'un problème de liens hypertexte dans une des pièces du dossier, la commission a reçu le dossier définitif en version numérique le 11 septembre, via un lien de téléchargement.

La commission note à cet égard que l'article art R123-5 du code de l'environnement 4<sup>e</sup> alinéa n'a pas été respecté : « *Avant publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête, l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête adresse au commissaire enquêteur ou à chacun des commissaires enquêteurs, ainsi qu'aux suppléants, une copie du dossier complet soumis à enquête publique en format papier et en copie numérique.* »

<sup>13</sup> Le dossier, présenté dans deux cartons, pèse 28,1 kg.

**Cette situation qui a rendu un peu plus difficile le travail « d'appropriation du projet » par la commission, n'a eu cependant aucune incidence sur le déroulement de l'enquête.**

Le 16 septembre 2024, une nouvelle version du dossier K « Dossier d'enquête parcellaire » a été transmis à la commission en raison d'une erreur au niveau d'une parcelle. Un ERRATUM a également été inséré dans le dossier G5 « Impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation associées, méthodes et auteurs de l'étude d'impact », le matin même de l'ouverture de l'enquête, en raison d'erreurs d'impression.

Le 16 septembre 2024, un membre de la commission a paraphé, au siège de Transamo, toutes les pièces des différents dossiers mis en place dans les mairies.

Enfin, au cours d'une visioconférence le 20 septembre 2024, réunissant la préfecture d'Indre-et-Loire, Transamo et la commission, les participants ont validé la conformité du dossier papier avec le dossier numérique, avant sa mise en ligne.

#### **6.2.4 Point de contact dans les mairies et diffusion d'un « mémo »**

En liminaire, il convient de préciser que la commission a rencontré des difficultés durant le mois d'août pour identifier des points de contact dans les différentes mairies. Nos correspondants ont été clairement identifiés début septembre, alors que l'arrêté préfectoral avait été publié le 25 juillet 2024. Leurs places dans les organigrammes municipaux ont montré clairement l'importance qui était accordée à cette enquête publique, ce qui a par la suite grandement facilité le travail de la commission.

Devant l'impossibilité de former et de sensibiliser nos correspondants aux pratiques de l'enquête publique, la commission d'enquête a rédigé un « mémo » destiné à faciliter leur travail.

Ce « mémo » (Cf. annexe 5) est un recueil de recommandations et complète l'arrêté préfectoral et les directives de la préfecture sur des points particuliers. Il s'appuie sur plusieurs années d'expérience et sur les questions qui peuvent être posées aux personnes qui accueillent le public durant les enquêtes. Il propose enfin les bonnes réactions en fonction des différentes situations qui peuvent être rencontrées.

Ce « mémo » a été adressé aux correspondants de la commission par courriel les 9 et 11 septembre 2024. Il a pu être commenté en mairie de Tours, Saint-Pierre-des-Corps, et Joué-lès-Tours.

Au bilan, ce document s'est révélé fort utile ; certains correspondants découvrant l'enquête publique.

#### **6.2.5 Formation au registre PubliLégal**

Transamo, en accord avec la commission d'enquête et la préfecture d'Indre-et-Loire, a décidé de faire appel à la société PubliLégal<sup>14</sup> pour le registre numérique. La formation à l'utilisation de ce registre a été assurée le 12 septembre 2024 en visioconférence. Elle rassemblait les trois commissaires enquêteurs<sup>15</sup> et des cadres de Transamo, notamment la directrice du projet.

<sup>14</sup> Le groupe PubliLégal, fondé en 1846, est spécialiste de la gestion des enquêtes publiques. Nos prestations comprennent une gestion globale de la logistique de votre enquête publique : affichage en mairie et sur site, publication des annonces judiciaires et légales, mise à disposition des registres et des dossiers de consultation, mise en place de registres dématérialisés (Wikipédia).

<sup>15</sup> Aucun des 3 commissaires enquêteurs n'avait préalablement utilisé le registre PubliLégal, et deux commissaires enquêteurs n'avaient jamais utilisé de registre numérique.



### 6.3 Fonctionnement de la commission d'enquête

Compte tenu de la composition de la commission<sup>16</sup>, les principes de fonctionnement suivants ont été retenus :

- les réunions de la commission se dérouleront uniquement en visioconférence avec l'application TEAMS. Plus tard, le principe d'une courte réunion par semaine sera retenu. Ainsi la commission s'est réunie 8 fois<sup>17</sup> durant la préparation de l'enquête ;
- pour ce qui concerne les échanges d'informations avec la préfecture d'Indre-et-Loire et Transamo, dans le sens entrant comme sortant, il a été décidé que le président serait l'interlocuteur unique durant l'enquête publique ; à lui le soin de diffuser les informations et documents vers les autres membres de la commission.

### 6.4 Contacts préalables

#### 6.4.1 Contact avec le porteur du projet

Le premier contact avec la directrice du projet<sup>18</sup> de la société Transamo a eu lieu en préfecture, le 18 juin 2024 comme cela a déjà été évoqué. Ensuite, de très nombreux échanges téléphoniques et par courriels ont été nécessaires avec la commission pour finaliser la préparation de l'enquête qui a duré exceptionnellement plus de trois mois, alors qu'elle est habituellement d'un mois à un mois et demi.

Le 12 septembre 2024, une visioconférence réunissait la commission et Transamo. Au cours de cette réunion, il a été convenu :

- s'agissant des contributions portées sur les registres papier, que PubliLégal, avec une fréquence d'environ une fois par semaine, relèverait les contributions, les individualiserait, et les publierait sur le registre numérique ;
- pour ce qui concerne le dossier numérique, il serait mis en ligne le lundi 23 septembre à 14h00, conformément à l'arrêté préfectoral ;
- que la commission ne répondrait à aucune sollicitation de la part de journalistes et que Transamo n'avait pas prévu de faire de la communication durant l'enquête, ni de participer à des événements.

#### 6.4.2 Rencontres avant le début d'enquête

##### 6.4.2.1 Rencontre avec le maire de Tours

Le 17 juillet 2024, la commission a rencontré monsieur Emmanuel Denis (EELV), maire de Tours, également 2<sup>ème</sup> vice-président de Tours métropole, délégué aux transports et aux mobilités douces, et président du Syndicat des mobilités de Touraine (SMT). Ce dernier a notamment évoqué :

- l'historique de l'évolution du tracé, les études racinaires boulevard Beranger, etc. ;
- la communication autour du projet ;
- les raisons du choix de ne pas aller plus loin que le centre commercial des Atlantes à Saint-Pierre-des-Corps ;
- l'opération « d'échange »<sup>19</sup> avec le ministère des armées, boulevard Jean Royer ;
- les recommandations de la MRAe notamment en ce qui concerne le choix du tramway.

16 Le président réside dans le Cher, les membres titulaires résident dans l'Indre-et-Loire et dans le Loir-et-Cher.

17 14 juin, 15 juillet 2024, 19 juillet, 19 août, 26 août 2024, 9 septembre, 16 septembre, 20 septembre 2024.

18 Madame Valérie Dubreuil sera notre principale interlocutrice durant l'enquête publique.

19 L'armée céderait du terrain pour réaliser un parking le long du boulevard Jean Royer contre la cession d'une partie de la rue Hoche, ce qui permettrait à l'armée de réunir les deux casernes.

#### 6.4.2.2 Rencontre avec le maire de Joué-lès-Tours

Le 10 septembre 2024, la commission a rencontré monsieur Frédéric Augis (LR), maire de Joué-lès-Tours, actuel président de Tours métropole et ancien président du SMT. Les points évoqués concernaient notamment :

- le choix du boulevard Jean Royer à la place du boulevard Béranger ;
- la rupture de charge, place de la Liberté ;
- le manque d'usagers à Saint-Pierre-des-Corps, ce qui a conduit à étudier d'autres options ;
- la position de la mairie sur le parc relais de la Papoterie et le passage de la ligne TGV à proximité, qui pourrait être une chance pour l'avenir ;
- les effets de la ligne 2 à Joué-lès-Tours qui va décongestionner la ligne de bus très empruntée.

#### 6.4.2.3 Rencontre avec le maire de Saint-Pierre-des-Corps

Le 10 septembre 2024, la commission a rencontré madame Eloïse Drapeau, 2<sup>e</sup> adjointe de la municipalité de Saint-Pierre-des-Corps ; le maire ayant démissionné quelques semaines avant la rencontre, et son successeur n'étant pas encore élu. Elle a fait part à la commission des interrogations des administrés et du sentiment de déclassement de la population qui n'est que très peu concernée par le projet.

#### 6.4.2.4 Autre rencontre sollicitée

La commission a souhaité rencontrer madame la Directrice générale du CHRU de Tours pour évoquer la desserte des hôpitaux Trousseau et Bretonneau, objets de bien de questions dans le cadre des réunions publiques pré-enquête. Malgré une relance, il n'a pas été donné suite à cette demande. La Directrice générale a cependant adressé une contribution à la commission d'enquête (n° 703).

### 6.5 Visite des lieux du projet

La commission s'est rendue sur les lieux du projet avec le porteur du projet le 17 juillet 2024 et a parcouru les 12,5 km du projet en s'arrêtant plus particulièrement aux points suivants :

#### Commune de La Riche :

- parc relai de La Riche ;
- au croisement de la rue Ronsard et de la rue de la mairie ;
- rue de la mairie juste avant la mairie ;

Lors de ces trois arrêts, un point particulier sur la problématique des expropriations a été fait à la commission par Transamo.

- avenue Mendés France ;
- ZAC Plessis Botanique ;

#### Commune de Tours :

- Les Beaumonts ;
- au niveau de la place de Strasbourg, rue Jean Royer ;
- au niveau des quartiers Baraguet et Rannes, rue Jean Royer.

Un point particulier sur le boulevard Jean Royer a été longuement présenté à la commission notamment sur la création de places de parking sur l'emprise des casernes.

- place de la Liberté ;
- mairie des Fontaines ;

#### Commune de Joué-lès-Tours

- avenue de Bordeaux ;

#### Commune de Chambray-lès-Tours

- hôpital Trousseau ;
- parking relai La Papoterie ;

#### Commune de Saint-Pierre-des-Corps :

- parking du centre commercial Les Atlantes, où sera implanté une station du BHNS.

Cette longue visite de l'ensemble des points d'intérêt du projet a permis de mieux évaluer les impacts du projet et de mieux prendre en compte les remarques du public à venir. L'intérêt d'une nouvelle permanence en mairie annexe du quartier des Fontaines s'est également imposé.

Le 10 septembre 2024, la commission s'est rendue au centre de maintenance, situé au nord de Tours. Le directeur du site a présenté les adaptations du bâtiment principal et la nouvelle zone de remisage dans le cadre du projet. La proximité d'une habitation a également été évoquée.

## 6.6 Information effective du public

### 6.6.1 Publicité dans les journaux

L'avis de publicité de l'enquête (Cf annexe 6) a été publié 2 fois dans 2 journaux (Cf. annexe 7) :

- une première fois, au moins 15 jours avant le 23 septembre 2024; **soit avant le 8 septembre 2014**
- et une seconde fois, pour rappel, dans les 8 jours après le début d'enquête, soit **entre le 23 septembre 2024 et le 31 septembre 2024.**

Publication	Nouvelle République	Nouvelle République Dimanche
<i>Périodicité</i>	<i>Quotidien</i>	<i>Hebdomadaire</i>
Date de l'avis d'enquête	5 septembre 2024	8 septembre 2024
Date du rappel	26 septembre 2024	28 septembre 2024

**La réglementation a été respectée.**

### 6.6.2 Affichage

#### 6.6.2.1 Sur les panneaux réglementaires

La commission a reçu le 19 août 2024 pour avis le projet de plan d'affichage. Ce plan comprenait 124 points d'affichage autour du projet, dont 7 dans les 6 mairies concernées et un au siège de Tours Métropole Val de Loire (Cf. annexe 8).

La société Publilégal a posé les avis d'enquête les 4 et 5 septembre 2024. Un rapport d'affichage a été adressé à la commission le 5 septembre 2024.

Le 13 septembre 2024, le porteur du projet a adressé à la commission le constat d'huissier<sup>20</sup> établi à la date du 6 septembre 2024. La commission recevra également les constats de la même étude établis les 18 et 31 octobre 2024 qui concernent l'affichage en mairie et les registres. La première page de chacun de ces 3 constats fait l'objet de l'annexe 9.

Le 24 septembre 2024 un nouveau rapport d'affichage établi par la société Publilégal était adressé à la commission. Ce contrôle avait été effectué vendredi 20 septembre 2024. Il était notamment mentionné que :

- 5 affiches avaient disparu (points 18/25/33/59/63) et qu'elles avaient été remplacées ;
- les affiches des points 76 et 99 avaient été refixées.

**La réglementation a été respectée.**

### 6.6.2.2 Sur les panneaux municipaux

L'information de la population a été effectuée dans les délais sur les différents panneaux municipaux des 6 communes concernées par l'enquête publique, par affichage de l'avis de l'enquête publique.

La vérification de cet affichage a été effectuée par huissier et par la société Publilégal, en même temps que l'affichage des avis d'enquête publique.

**La réglementation a été respectée.**

## 6.6.3 Autres actions d'information du public

### 6.6.3.1 L'information préalable du public

Le SMT a organisé 6 réunions publiques sur le projet entre le 5 juin et le 9 juillet 2024 selon le programme suivant :

- mercredi 5 juin à Chambray-lès-Tours ;
- vendredi 7 juin à Tours ;
- mercredi 12 juin à La Riche ;
- mardi 18 juin à Tours ;
- mercredi 26 juin à Joué-lès-Tours ;
- mardi 9 juillet à Saint-Pierre-des-Corps.

Ces réunions ont été globalement très suivies par le public.

Chaque membre de la commission a assisté à une réunion pour mieux appréhender l'ambiance dans laquelle allait se dérouler l'enquête publique et percevoir les préoccupations du public.

### 6.6.3.2 A l'initiative de la mairie de Tours

Le journal municipal Tours Magazine, dans son numéro 238 daté de septembre 2024, a consacré une page à l'enquête publique sous le titre « *Projet « Ligne2Tram » : apportez vos contributions !* » (Cf. annexe 10).

La mairie a également publié le 20 septembre 2024<sup>21</sup>, en page d'accueil de son site internet, une information sur l'enquête publique. Son compte Facebook publie également l'information le jour de l'ouverture de l'enquête.

### 6.6.3.3 A l'initiative de la mairie de Saint-Pierre-des-Corps

La municipalité de Saint-Pierre des-Corps a mis l'information d'ouverture d'enquête publique sur la page d'accueil du site internet de la commune<sup>22</sup>. L'information a également été publiée le 20 septembre 2024 sur le compte Facebook de la municipalité.

### 6.6.3.4 A l'initiative de la mairie de Chambray-lès-Tours

La municipalité de Chambray-lès-Tours a mis l'information d'ouverture d'enquête publique sur la page d'accueil du site internet de la commune<sup>23</sup>. L'information a également été publiée le 20 septembre 2024 sur le compte Facebook de la municipalité.

21 Information toujours en place à la date du 30 septembre 2024 :

<https://www.tours.fr/actualites/lignes2tram-enquete-publique/>

22 Information toujours en place à la date du 30 septembre 2024 :

<https://saintpierredescorps.fr/actualites-agenda/lignes2tram-enquete-publique-unique-jusqu-au-31-octobre>

23 Information toujours en place à la date du 30 septembre 2024 :

<https://www.ville-chambray-les-tours.fr/evenement/permanences-enquete-publique-lignes2tram/>

### 6.6.3.5 A l'initiative de la mairie de Joué-lès-Tours

La municipalité de Joué-lès-Tours a mis l'information d'ouverture d'enquête publique dans la rubrique « *Voir toute l'actualité* » à la date du 20 septembre 2024 sur le site internet de la commune<sup>24</sup>. Après plusieurs jours, l'information apparaît toutefois « diluée » parmi de nombreux événements. L'information a également été publiée le 20 septembre 2024 sur le compte Facebook de la municipalité.

### 6.6.3.6 A l'initiative de la mairie de La Riche

La municipalité n'a rien publié sur son site internet mais a utilisé son compte Facebook pour publier le samedi 28 septembre 2024 une information sur l'enquête publique annonçant notamment la permanence du samedi 12 octobre 2024 à La Riche.

### 6.6.3.7 A l'initiative de Tours Métropole Val de Loire

La métropole a également publié sur la page d'accueil<sup>25</sup> de son site internet une invitation à participer à l'enquête publique.

**Ces initiatives municipales ont largement contribué à informer la population.**

### 6.6.3.8 De nombreux articles et reportages...

De nombreux articles et reportages ont également évoqué l'enquête publique dans les semaines, voire les jours précédant l'ouverture de l'enquête. Il n'est pas possible de les citer tous.

La commission retient toutefois une série de 3 articles « pleine page » dans une rubrique appelée « *deuxième ligne du tramway : tout comprendre* » dans la Nouvelle République :

- samedi 21 septembre 2024 : « *Une longue histoire mouvementée* » ;
- dimanche 22 septembre 2024 : « *Boulevard Jean-Royer : les »Pour« et les »contre«* » (Cf. annexe 11) ;
- lundi 23 septembre 2024 : « *Qu'est-ce qu'une enquête publique ?* » et « *...Le rôle du commissaire enquêteur* ».

La commission note également un reportage TV réalisé par la chaîne locale TV Tours-Val de Loire<sup>26</sup> lors de l'ouverture d'enquête, sur le lieu de la permanence en mairie de Tours, en présence du maire de Tours, et diffusé le soir même.

**En conclusion de ce chapitre concernant l'information effective du public, la commission estime que l'enquête publique aura bénéficié d'une importante publicité avant son ouverture à l'échelle de la métropole.**

24 <https://www.jouelestours.fr/enquete-publique-du-projet-lignes2tram-debute-ce-lundi-23-septembre-a-14h/>

25 Toujours en place à la date du 30 septembre 2024 :

<https://www.tours-metropole.fr/actualites/lignes2tram-participez-lenquete-publique-jusquau-31-octobre-2024>

26 TV Tours-Val de Loire est une chaîne de télévision locale française diffusée depuis Tours avec pour zone de diffusion l'Indre-et-Loire et le Loir-et-Cher (Wikipédia).

## 7 Déroulement de l'enquête

### 7.1 Période

L'enquête publique s'est déroulée du lundi 23 septembre 2024 à 17h00 au jeudi 31 octobre 2024 à 17h00, soit pendant 39 jours consécutifs. Pendant toute la durée de l'enquête, les personnes intéressées ont pu :

- 1) consulter le dossier complet :
  - soit en mairie de Tours, Chambray-lès-Tours, La Riche, Joué-lès-Tours, Saint-Pierre-des-Corps et en mairie annexe des Fontaines, durant les horaires normaux d'ouverture des mairies, uniquement en version papier. De plus, en mairie de Tours, le public pouvait également consulter le dossier dans sa version numérique, sur un ordinateur portable dédié ;
  - soit sur le site internet  
<https://www.registre-numerique.fr/enquete-publique-lignes2tram>  
 accessible en direct, et/ou par le biais du site internet des services de l'Etat en Indre-et-Loire :  
<http://www.indre-et-loire.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques-en-cours>  
 ou encore par le biais du site du projet :  
<https://lignes2tram.fr/>
- 2) obtenir des informations relatives au projet auprès du Syndicat des Mobilités de Touraine par mail à [mobilites@mobilites-touraine.fr](mailto:mobilites@mobilites-touraine.fr) ou en en voyant un courrier à 60 avenue Marcel Dassault CS 30 651 – 37206 Tours Cedex ;
- 3) formuler des observations et des propositions :
  - par voie numérique prioritairement sur le registre d'enquête publique dématérialisé :  
<https://www.registre-numerique.fr/enquete-publique-lignes2tram>  
 ou par courriel à l'adresse de messagerie dédiée :  
[enquete-publique-lignes2tram@registre-dematerialise.fr](mailto:enquete-publique-lignes2tram@registre-dematerialise.fr)
  - par écrit, sur les registres d'enquête ouverts à cet effet dans les différentes mairies ;
  - par courrier postal adressé à l'attention de Monsieur le Président de la commission d'enquête, mairie de Tours, au 1 à 3 rue des Minimes – 37 926 TOURS CEDEX 9.

Conformément à l'article 14 de l'arrêté préfectoral, le public pouvait également pendant toute la durée d'enquête demander des informations au SMT<sup>27</sup>. D'une manière générale, la possibilité de poser des questions directement au porteur du projet durant l'enquête publique, bien qu'indiquée systématiquement dans l'arrêté préfectoral, est une procédure exceptionnellement utilisée.

La commission a eu connaissance de 6 demandes d'information adressées directement au SMT. La procédure mise en œuvre, en accord avec la commission, peut laisser perplexe. En effet, la question posée au SMT est renvoyée vers Transamo, son mandataire<sup>28</sup>. Ce dernier répond alors au demandeur qu'il lui faut utiliser le registre numérique. La question est à nouveau posée, elle est prise en compte par la commission qui l'adresse à Transamo via le PV de synthèse. Transamo y répondra dans son mémoire en réponse. La réponse sera enfin rendue publique sur le site de la préfecture en même temps que notre rapport/avis. La

27 Par mail à [mobilite@mobilite-touraine.fr](mailto:mobilite@mobilite-touraine.fr)

28 Parfois avec beaucoup de retard. C'est ainsi qu'une question posée le 24 septembre 2024 est arrivée à Transamo le 10 octobre 2024.



commission s'est interrogée rétrospectivement sur l'efficacité de cette procédure dont le seul intérêt est que la réponse étant publique, elle peut intéresser un public plus large.

## 7.2 Permanences

Les trois membres de la commission se sont mis à la disposition du public pour l'informer utilement et pour recevoir ses observations écrites durant les permanences suivantes (Cf. annexe 12) :

	date	horaires	ville	lieu
1	Lundi 23 septembre	14h00 à 17h00	Tours	mairie
2	Jeudi 26 septembre	9h00 à 12h00	Tours	marché de Strasbourg
3	Mardi 1 <sup>er</sup> octobre	14h00 à 17h00	Chambray-lès-Tours	mairie
4	Samedi 5 octobre	9h00 à 12h00	St Pierre-des-Corps	mairie
5	Samedi 12 octobre	9h00 à 12h00	La Riche	mairie
6	Mardi 15 octobre	14h00 à 17h00	Joué-lès-Tours	mairie
7	Vendredi 25 octobre	9h00 à 12h00	Tours	mairie annexe Les Fontaines
8	Jeudi 31 octobre	14h00 à 17h00	Tours	mairie

### 7.2.1 Permanence du 23 septembre 2024 en mairie de Tours

La permanence s'est déroulée au premier étage de la mairie, accessible par un ascenseur ou par un escalier. Le registre avait été ouvert par Monsieur le Maire. Un filtrage était opéré par l'accueil et le public attendait au rez-de-chaussée avant qu'un commissaire enquêteur ne fasse monter les personnes souhaitant rencontrer la commission. La salle permettait d'étaler toutes les pièces du dossier et de recevoir le public par les trois commissaires enquêteurs. Un ordinateur portable était également présent sur une table afin que le public, qui le souhaitait, puisse consulter le dossier en version numérique. Un registre supplémentaire, appelé « registre itinérant » a été demandé à la préfecture afin de limiter les temps d'attente. Il sera utilisé pour les prochaines permanences.

La permanence a débuté par une interview de Monsieur le Maire par une équipe de journalistes de TV Tours-Val de Loire (Voir § 7.6.3.8). Les journalistes ont également pu filmer le public et les commissaires enquêteurs sans que ces derniers ne s'expriment, à leur demande. Le reportage est passé sur la chaîne le soir même.

### 7.2.2 Permanence du 26 septembre 2024 « hors les murs »

La commission d'enquête a effectué une permanence "hors les murs", sur le marché de Strasbourg à Tours. Il s'agissait d'une première en région Centre Val-de-Loire qui mérite quelques explications.

#### S'agissant de la préparation de cette permanence...

La proposition d'une permanence sur un marché a d'abord surpris l'organisateur de l'enquête, qui a ensuite rapidement adhéré à l'idée. Le choix du marché du Sanitas a été retenu dans un premier temps, un marché très populaire mais assez éloigné du projet, puis le choix s'est porté sur le marché de la place de Strasbourg, plus petit mais offrant l'avantage d'être à proximité immédiate des opposants principaux au projet, boulevard Jean Royer.

Un dossier et un registre ont été dédiés à cette permanence, puisque la mairie de Tours, siège de l'enquête, était ouverte au même moment, donc pouvant réglementairement accueillir le public.

Sur le plan de la logistique, c'est Transamo qui s'est chargé de faire monter 2 barnums classiques, d'apporter 2 tables et une dizaine de chaises que l'on trouve communément dans les salles des fêtes. Deux kakémonos neutres complétaient le dispositif. Un commissaire enquêteur était chargé de déterminer, le matin de bonne heure, un bon emplacement sur le marché en relation avec le placier de la mairie de Tours.

#### Pour ce qui concerne la permanence....

Cette permanence d'une durée de 3 heures, dans un contexte particulier, au plus près des opposants au projet, dans des conditions météo épouvantables, a été un véritable succès. Le public, plutôt âgé, est venu nombreux rencontrer les membres de la commission, toujours avec courtoisie.

Les journalistes de France Bleu Touraine et un journaliste de la Nouvelle République, qui ont été « pris en compte » par des commissaires enquêteurs extérieurs à la commission, ont pu faire leur travail d'information.



**Permanence du 1<sup>er</sup> octobre 2024 en mairie de Chambray-lès-Tours**

La permanence s'est déroulée dans la salle du conseil au rez-de-chaussée, située juste après l'entrée de la mairie. Elle était adaptée à l'affluence rencontrée mais aucun filtrage n'était possible, si bien que la commission a dû faire face dès l'ouverture de la permanence à plus d'une vingtaine de personnes, heureusement compréhensives. Son emplacement permettait l'accès des personnes à mobilité réduite.

La salle permettant de consulter le dossier en période normale, située au 1<sup>er</sup> étage de la mairie, est plus petite, et elle est accessible par un escalier ou un ascenseur.

#### **7.2.4 Permanence du 5 octobre 2024 en mairie de Saint-Pierre-des-Corps**

La mairie étant fermée, la permanence s'est déroulée dans une salle située au 1<sup>er</sup> étage d'un édifice réservé aux associations, séparée de la mairie par le passage Emmanuel Chabrier, très fréquenté. Un membre de la commission s'est rendu en mairie la veille de la permanence pour retirer la clé de la salle qui serait mise à disposition de la commission et prendre connaissance de la procédure d'accès à l'ascenseur.

C'était également jour de marché à Saint-Pierre-des-Corps ; il y avait donc une forte affluence à proximité immédiate de la permanence. Cette permanence a accueilli moins d'une vingtaine de personnes, plutôt jeunes. L'installation d'un barnum juste à l'entrée du

passage Emmanuel Chabrier, par le « Collectif citoyen du Tram », et la distribution de tracts invitant les passants à donner leur avis sur le projet ;

- la remise à la commission de 4 contributions recueillies sur le marché par ce collectif. Il est toutefois possible que des personnes interpellées par le collectif soient directement montées à la permanence pour y déposer directement une contribution ;
- le passage en permanence de M Jean-Gérard Paumier, sénateur, de M. Olivier Conte, nouvellement élu maire, de M. Amin Brinou, adjoint et M. Michel Soulas, conseiller de l'opposition ;

La commission note également qu'une jeune maman avec une poussette a exprimé son mécontentement quant aux conditions d'accès à la permanence.

La salle où pouvait être consulté le dossier durant les horaires normaux d'ouverture de la mairie était située au 1<sup>er</sup> étage de la mairie, accessible par un ascenseur. Les dossiers étaient disposés sur une grande table facilitant ainsi leur consultation. Le registre était à retirer auprès de l'assistante du Directeur général des services de la mairie.



Présence d'un barnum monté par le « Collectif citoyen du Tram »  
tract



et

### 7.2.5 Permanence du 12 octobre 2024 en mairie de La Riche

La permanence s'est tenue dans les locaux de la mairie de 09h00 à 12h00. Le local d'accueil des visiteurs est une grande salle qui permet de recevoir le public dans de bonnes conditions. Elle se situe au rez-de-chaussée, et donc accessible aux personnes à mobilité réduite. La municipalité avait équipé la salle de nombreuses tables ce qui permettait de consulter les documents et les cartes dans d'excellentes conditions. Un kakémono relatif à l'enquête publique avait été placé à l'entrée de la salle.

S'agissant de la consultation du dossier durant les horaires normaux d'ouverture de la mairie, les documents ont été déposés sur des tables dans le hall d'entrée de la mairie accessible par un escalier et une rampe d'accès. Le registre était à retirer auprès de l'agent d'accueil.

### 7.2.6 Permanence du 15 octobre 2024 en mairie de Joué-lès-Tours

La salle de permanence est une salle de réunion située au 1<sup>er</sup> étage de la mairie, accessible par un ascenseur. Un kakémono signale son entrée.



La salle de permanence est également la salle où le public pouvait consulter le dossier papier.

### 7.2.7 Permanence du 25 octobre en mairie annexe des Fontaines

La permanence s'est déroulée dans la salle numérique de l'Espace Jacques Villeret située au rez-de-chaussée de la mairie annexe, d'un accès très facile. L'accueil de la mairie s'est particulièrement investi pour bien diriger le public vers la commission d'enquête. Deux faits notables sont à signaler :

- il y avait plusieurs personnes présentes dès l'ouverture de la permanence qui pensaient assister à une réunion publique ;
- M. Laurent Maurice, maire de Saint Avertin, est venu remettre une pétition signée par 1046 personnes à la commission. Un correspondant de la Nouvelle République, était également présent au même moment.

C'est également dans la salle évoquée *supra* que le public pouvait consulter le dossier durant toute l'enquête publique. Un kakémono déployé à l'entrée permettait de bien identifier la salle. Le registre était à retirer auprès d'un agent qui se tenait dans une salle qui était à proximité immédiate.

### 7.2.8 Permanence du 31 octobre en mairie de Tours

La permanence s'est déroulée dans les mêmes conditions que la permanence du 23 septembre 2024 (Cf. 7.2.1).

## 7.3 Médiatisation de l'enquête publique

L'enquête publique a fait l'objet de nombreux articles dans les médias locaux. La commission retient les articles publiés dans les derniers jours de l'enquête dans la Nouvelle République (papier ou version numérique) :

- le 23 octobre « *Le député Henri Alfandari demande la suspension du projet de deuxième ligne de tramway* » ;
- Le 23 octobre : « *Deuxième ligne de tramway à Tours : les parlementaires de gauche montent au créneau* » ;
- le 24 octobre : « *Les parlementaires s'écharpent sur la deuxième ligne du projet* » ;
- le 24 octobre : « *Deuxième ligne de tramway à Tours : l'extension vers la Papoterie sous le feu des critiques* » ;
- le 25 octobre : « *Enquête publique : les opposants mobilisés* » ;
- le 25 octobre : « *Des voix discordantes à la Métropole* » ;
- le 26 octobre : « *Nous regrettons qu'il ait fallu attendre quinze ans pour obtenir la deuxième ligne* » ;
- le 28 octobre : « *Saint-Avertin : plus de mille signataires pour un terminus de la seconde ligne de tramway à Trousseau* » ;
- le 30 octobre : « *Tours : les oppositions réunies contre le tracé de la deuxième ligne de tram* » ;
- le 31 octobre : « *Tramway : l'enquête est terminée* ».

Seuls quelques-uns de ces articles font l'objet de l'annexe 13.

## 7.4 Rencontres durant l'enquête publique

### 7.4.1 Rencontre avec le maire de Chambray-lès-Tours

Le 1<sup>er</sup> octobre 2024, la commission a rencontré en mairie monsieur Christian Gatard (PS), maire de Chambray-lès-Tours, ancien directeur adjoint du CHU Trousseau. Il était accompagné de deux adjoints et de deux collaboratrices. Les points suivants ont notamment été évoqués :

- le niveau record de fréquentation de la ligne 1 du tramway. En extrapolant Monsieur le Maire est très optimiste quant au succès de la ligne 2 ;
- pour ce qui concerne la desserte du CHU Trousseau, Monsieur le Maire, a fait l'historique du sujet en lien avec les projets du nouvel hôpital. Il a également évoqué les différentes entrées de l'hôpital au nord et à l'ouest, fermées actuellement et souvent ignorées ;
- la priorité pour les élus de traiter les points de congestion notamment sur la route de Loche, d'où la création d'un parking relai à la Papoterie de 400 places ;
- l'opposition de Monsieur le Maire de St Avertin à la liaison Trousseau- La Papoterie, et le possible transfert de trafic sur la rue de Cormery qui traverse la ville du sud au nord depuis La Papoterie.

#### **7.4.2 Rencontre avec le maire de Saint Avertin**

Le 14 octobre 2024, la commission a rencontré longuement en mairie monsieur Laurent Raymond (UDI), maire de Saint Avertin. Il a tenu d'abord à évoquer les circonstances de son élection le 15 décembre 2018, et sa participation au conseil communautaire deux jours plus tard, le 17 décembre au cours duquel il avait voté en faveur du projet. Depuis, les élus communautaires de Saint Avertin ont voté contre le projet ou se sont abstenus. Monsieur le Maire a ensuite évoqué notamment :

- l'évolution du projet qui s'est éloigné de son objectif principal : relier les deux hôpitaux ;
- le projet qui aurait dû passer par le CHU Trousseau et ensuite desservir la quartier des Grands-Champs ;
- le parc relai de La Papoterie qui ne comprendra pas les 400 places de parking indiquées dans le dossier, mais plutôt 200 d'après lui, en raison de la zone humide ;
- le développement du centre de maintenance au nord qui a été préféré à la création d'un nouveau centre au sud ;
- les capacités d'extension du parking relai à La Sagerie pour répondre au besoin de stationnement ;
- les difficultés de financement du projet. Certains évoquent l'éventualité de la création d'un impôt « tramway » ;
- le remplacement prochain des bus qui aura un coût important ;
- la rupture de charge, au niveau de la place de la Liberté ;
- le risque qu'il estime très important de report de circulation sur la rue de Cormery, déjà très chargée ;
- le choix de l'électricité comme énergie et sa dépendance.

En conclusion, Monsieur le Maire a tenu à dire qu'il n'était pas opposé à la réalisation d'une nouvelle ligne, à condition notamment de s'arrêter au plus près du CHRU. Il a également indiqué à la commission qu'une pétition, réunissant près de 1000 signatures, était en cours, et qu'elle sera remise prochainement à la commission.

#### **7.4.3 Rencontre avec le maire de La Riche**

La commission a rencontré le vendredi 25 octobre en mairie de La Riche monsieur Sébastien Clément (DVG), maire accompagné de sa première adjointe en charge de l'urbanisme, Madame Armelle Audin. Les sujets suivants ont notamment été évoqués :

- les expropriations et les démarches engagées par la municipalité ;
- le passage maintenu pour les véhicules routiers sous la rocade et la VF en début de ligne ;
- le maintien de la ligne de bus 15 qui permettra d'avoir un accès direct au centre-ville et dont le cadencement sera augmenté, et qui sera complémentaire au tramway ;
- la « redistribution » du trafic dans La Riche avec l'arrivée du tramway ;
- l'intérêt majeur pour le développement de La Riche de l'arrivée du tramway.

#### 7.4.4 Rencontre avec le président de la CCI 37

Durant l'enquête publique la commission a constaté qu'il y avait une problématique "entreprises et commerces" sous deux aspects :

- le projet procurera du travail et des emplois sur plusieurs années ;
- le projet aura un impact direct sur les entreprises et commerces situés sur le trajet ou à proximité.

La commission constatant que l'avis de la CCI 37 n'avait pas été sollicité dans le cadre de l'instruction de ce projet, elle a sollicité un rendez-vous. Ainsi, le 31 octobre 2024, la commission a rencontré monsieur Philippe Roussy, président de la CCI Touraine accompagné de son Directeur général. De cet entretien il ressort les éléments suivants :

- le soutien de la CCI 37 au projet ;
- le souhait d'éviter les travaux « par à-coup » ;
- la CCI 37 n'a pas été associée aux réunions de concertation ;
- l'intérêt de desservir la zone industrielle des « Grands Mortiers », avenue Jacques Duclos à Saint-Pierre-des-Corps pour les raisons suivantes :
  - o cette zone étant mal desservie par les transports en commun ;
  - o les entreprises participent aux transports par le « versement mobilité<sup>29</sup> »
  - o à l'avenir, c'est une des plus belles zones de développement des activités économiques de la métropole ;
- seulement 5 % des employés des entreprises qui se situent au sud de la voie ferrée résident au nord de cette voie ferrée.

#### 7.4.5 Autre rencontre sollicitée

La commission a souhaité rencontrer Monsieur le président de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat d'Indre-et-Loire pour évoquer notamment l'impact direct des travaux et de la mise en œuvre de la ligne sur les commerces directement concernés. La demande a été adressée par le formulaire de contact et il n'a pas été donné suite à cette demande.

#### 7.4.6 Rencontre avec l'ancien maire de Tours (2017-2020)

Monsieur Christophe Bouchet (MR<sup>30</sup>), est venu en fin de permanence le 31 octobre 2024. Une rencontre s'est improvisée où les sujets abordés ont été notamment les suivants :

- l'historique du projet ;
- sa légitimité démocratique ;
- son coût ;
- son financement ;
- sa rentabilité.

### 7.5 Registres

Un membre de la commission a paraphé les pages cotées à feuillets non mobiles de tous les registres le lundi 16 septembre 2024 avec les services de la préfecture, dans les locaux de Transamo.

Messieurs les maires ont procédé à l'ouverture des registres le lundi 23 septembre 2024.

<sup>29</sup> Le versement mobilité est une contribution patronale, versée par toutes les entreprises qui emploient au moins 11 salariés. Le versement mobilité permet de financer les transports en commun, il est recouvré par l'Urssaf. Aujourd'hui le taux appliqué à la masse salariale est de 1,75% au maximum.

<sup>30</sup> MR : mouvement radical.



## 7.6 Climat et incidents relevés et au cours de l'enquête

Le climat de l'enquête a été serein et le public rencontré très courtois. Toutefois, la commission relève les événements suivants qui ne peuvent être qualifiés d'incidents :

- **l'installation d'un barnum et distribution de tracts sur le marché le 5 octobre 2024**

Le jour de la permanence à Saint-Pierre-des-Corps, la commission a constaté l'installation d'un barnum à proximité de la permanence et la distribution de tracts invitant le public à déposer une contribution (Voir § 7.2.4).

- **la disparition d'un document en mairie annexe des Fontaines le 9 octobre 2024**

Le 9 octobre 2024, la mairie annexe des Fontaines a été informée par une personne venue consulter le dossier papier qu'il manquerait une pièce qu'elle a qualifié de « *règlement graphique n°6* » sans plus de précisions. Devant l'impossibilité de revérifier l'intégralité des 6.000 pages du dossier, Transamo a décidé de récupérer le dossier et de le remplacer. Cette substitution s'est faite le lendemain, le jeudi 10 octobre en début de matinée. Cet événement n'a eu aucune incidence sur le déroulement de l'enquête.

- **la disparition d'un document en mairie de La Riche le 11 octobre 2024**

Le vendredi 11 octobre 2024, la mairie de La Riche a constaté la disparition de la pièce A « Guide de lecture ». Ce document a été remplacé le jour même par Transamo. Cet événement n'a eu aucune incidence sur le déroulement de l'enquête. Ce document « réapparaîtra » quelques jours plus tard

- **Une réunion publique organisée Boulevard Tonnellé le 16 octobre 2024**

Monsieur Benoist Pierre<sup>31</sup>, dans l'opposition municipale, président de « *Je m'engage pour Tours* » a lancé un débat public le 16 octobre 2024 à l'Espace Tonnelé, sur le thème « *Que penser du projet de 2<sup>e</sup> ligne de Tram ?* » (Cf. annexe 14). La presse a retenu de cette manifestation le lancement de la candidature de Monsieur Benoist Pierre pour les prochaines municipales.

- **Disparition d'un document en mairie de La Riche le 18 octobre**

Le vendredi 18 octobre, la mairie de La Riche a constaté la disparition de la planche 1/6 du plan Parcellaire de la commune de Tours. Transamo a le jour même remplacé le document qui avait disparu. Cet incident n'a eu aucune incidence sur le déroulement de l'enquête.

## 7.7 Réunion de recalage avec la préfecture d'Indre-et-Loire

A la demande de la préfecture d'Indre-et-Loire, organisatrice de l'enquête publique, une réunion de recalage s'est déroulée le vendredi 18 octobre 2024 en visioconférence. Il s'agissait notamment d'un débriefing sur le déroulement des permanences, d'évoquer les incidents

(Cf. § 7.6), et de confirmer le calendrier des échéances à venir.

## 7.8 Clôture de l'enquête

A la fin de la dernière permanence à la mairie de Tours le jeudi 31 octobre 2024, la commission a clos et signé les deux registres en place à 17h00 conformément à l'article 11 de l'arrêté préfectoral du 25 juillet 2024.

En accord avec l'organisateur de l'enquête publique, les registres ont été relevés par Transamo/Publilégal le lundi 4 novembre 2024 compte tenu du week-end de la Toussaint afin que toutes les dernières contributions soient scannées pour être insérées dans le

31 <https://www.facebook.com/BenoistPierre1/>

registre numérique. La commission a récupéré les 7 registres<sup>32</sup> pour des raisons pratiques le mercredi 6 novembre 2024, auxquels se sont ajoutés les 2 registres<sup>33</sup> déjà en sa possession, soit un total de 9 registres. Tous les registres ont été clos.

La commission a laissé tous les dossiers sur place. Ils ont également été emportés par Transamo le lundi 4 novembre 2024.

## **7.9 Notification du procès-verbal des observations et mémoire en réponse**

La commission a rencontré Monsieur Emmanuel Denis, président du SMT et porteur du projet, le 12 novembre 2024 au siège de Transamo pour commenter et transmettre le procès-verbal d'observations en bonne et due forme (Cf. annexe 15). Ce document comprend près de 170 questions.

La commission a reçu le mémoire en réponse (Cf. annexe 16) par courrier le mercredi 27 novembre 2024 soit 15 jours après la remise du PV de synthèse, conformément à la réglementation. Le maître d'ouvrage répond à toutes les questions et fait parfois référence aux pièces du dossier d'enquête. Il a donc été convenu avec Transamo que ce dossier serait hébergé sur le site de PubliLégal jusqu'en janvier 2025 puis sur le site du projet.

## **7.10 Modalités de transfert du dossier et du registre à la Préfecture**

Les registres d'enquête, ainsi que le rapport avec les conclusions motivées et les avis de la commission ont été remis en préfecture le mardi 10 décembre 2024 soit 40 jours après la fin de l'enquête publique.

32 2 registres de la mairie de Tours, registre de la mairie annexe du quartier des Fontaines, registre de Saint-Pierre-des-Corps, registre de Chambray-lès-Tours, registre de Joué-lès-Tours, et registre de La Riche.

33 Registre utilisé pour la permanence sur le marché de Strasbourg et registre itinérant.

## 8 Synthèse de la concertation préalable et des avis

### 8.1 La concertation préalable et son bilan

La commission d'enquête a noté la place prépondérante réservée à la concertation.

Le SMT a soumis le projet à la population durant 9 semaines entre le 18 avril et le 8 juin 2018. Il s'est appuyé sur les acteurs de proximité du territoire. A travers la mise en place d'une campagne multi canaux (médias, numérique, flyers, expositions) et relayée par les 22 communes de la Métropole, la population a été largement informée, les rencontres publiques ont été fréquentées par près de 1000 personnes, et plus de 17 000 visites ont été recensées sur le site internet dédié.

Le bilan de la concertation a été mis au débat du Conseil métropolitain le 24 septembre 2018 qui l'a voté en soulignant qu'il serait pris en considération pour la poursuite du projet.

### 8.2 Avis délibéré de l'Autorité environnementale et mémoire en réponse

Dans son délibéré du 28 juin 2024 la MRAe conclut que bien que le projet s'inscrive dans un objectif de transition écologique, l'étude d'impact comporte certaines lacunes qui méritent d'être comblées afin de mieux caractériser et justifier la solution retenue. Elle énonce **quatorze recommandations**<sup>34</sup> de portées diverses auxquelles le porteur de projet a apporté des réponses et /ou bien pris en compte :

N°	Recommandations MRAE	Eléments de réponses du Maître d'ouvrage
1	1) Inclure les solutions de substitution d'autres modes de transport urbain que le tramway 2) Expliquer le choix du tramway	<b>Avantage au tramway</b> : fréquence, capacité, qualité de service, vitesse, environnement urbain, nuisance et pollution sonore, pas de gaz à effet de serre, accompagnement de projets urbains connexe, coût d'investissement et d'exploitation, durabilité, etc.
2	S'agissant des effets du projet, compléter le dispositif de suivi : 1) étendre l'ensemble des mesures préconisées dans l'étude d'impact en phase travaux et exploitation 2) prévoir des actions correctives si les objectifs ne sont pas atteints 3) diffusion des résultats aux différents acteurs	Description du dispositif en phase travaux notamment : un rapport environnemental transmis aux services de l'Etat, réunions environnement, etc. Description du dispositif en phase exploitation notamment : - <b>environnement sonore</b> : mesures acoustiques à 1 an (à la place des 6 mois proposés) et 5 ans. Si dépassement des seuils réglementaires, engagement à mettre en place des mesures de protection acoustiques. Bilan des suivis remis aux services de l'Etat. - <b>vibrations</b> : une campagne de mesures lors des essais à blanc et après 1 an d'exploitation. Bilan transmis aux services de l'Etat.
3	Prendre en compte dans le résumé non technique, les recommandations de la MRAE	Le résumé non technique ne sera pas modifié. Une fiche sera néanmoins jointe pour préciser la manière de lire l'étude d'impact.
4	1) Chiffrer la réduction des GES 2) présenter le bilan carbone	1) gain en GES = 81 474 teqCO <sub>2</sub> en 2030 et 95 954 teqCO <sub>2</sub> en 2050. 2) en phase travaux : 80 750 teqCO <sub>2</sub> +/- 16% en phase exploitation : 724 teqCO <sub>2</sub> +/- 35 %

34 Dans son mémoire en réponse, le porteur du projet répond également à des interrogations de la MRAE mais qui ne font pas partie des recommandations. Seules sont reprises dans ce chapitre les recommandations de la MRAE.

	3) au bout de combien d'années le projet compensera ses propres émissions de GES	par an. 3) les émissions GES (travaux + exploitation) seront compensées en 40 ans.
5	Préciser l'articulation du projet en émission de GES avec le SRADDET et la SNBC.	La mise en œuvre du projet étant prévue en 2030, les réductions d'émission ciblées ne pourront être atteintes qu'en décalage avec les horizons du SRADDET
6	Préciser les mesures effectivement mises en œuvre pour améliorer le bilan carbone.	Une attention particulière sera apportée à la provenance des matériaux nécessaires pour les travaux : fournisseurs locaux, bilan en émission de GES demandé pour évaluer les offres, etc.
7	Après la mise en service du projet : réaliser des campagnes de mesure de concentration en polluants atmosphériques.	Voir réponse à la recommandation n° 2.
8	Ambiance sonore : prendre en compte l'ensemble des valeurs disponibles, y compris les valeurs seuils de l'OMS.	1) Etude acoustique réalisée selon la réglementation actuelle, et non sur la base des seuils de l'OMS, plus contraignants que les seuils réglementaires français 2) étude faite avec les seuils OMS : il y a 27 % des bâtiments, soit 217 habitants, qui présentent des niveaux supérieurs aux seuils OMS (nuit), mais se sont déjà des bâtiments qui ont des niveaux de bruit initial supérieur au seuil OMS lié essentiellement au trafic routier. <b>Il n'est donc pas prévu de mesure de protections acoustiques complémentaires.</b>
9	<u>Phase travaux :</u> - compléter l'étude d'impact - cahier des charges des entreprises prendre en compte des mesures de réduction du bruit obligatoire	1) aucune simulation de bruit réalisée (pas obligatoire) 2) phase travaux pas assez définie 3) entreprises retenues devront déposer un dossier « bruit » un mois avant le début du chantier. 4) travaux hors des heures légales : soumis à autorisation administrative 5) travaux de nuit : si justifiés, programmés 15 jours à l'avance, accès riverains maintenu.
10	<u>Phase exploitation :</u> 1) Calculer pour chaque bâtiment le niveau sonore estimé à l'horizon 2050. 2) Engagement du porteur du projet à mettre en place les mesures complémentaires d'isolation phonique	Voir réponse à la recommandation n° 8.
11	<u>Phase exploitation :</u> Préciser les mesures et dispositifs techniques mis en œuvre pour réduire au maximum les émissions sonores.	Le MO s'engage à mettre en place des mesures de protection acoustiques pour les 3 habitations faisant l'objet d'un dépassement de seuil réglementaire.
12	<u>Phase exploitation :</u> 1) quels sont les axes routiers concernés par une hausse du trafic ?	La figure 150 page 271 en partie 5 de l'étude d'impact expose les évolutions de trafic. L'étude acoustique tient compte du résultat.

	2) évaluer l'augmentation des nuisances sonores associées.	
13	<u>Vibrations :</u> 1) utiliser les retours d'expérience de la première ligne. 2) justifier si nécessaire la référence retenue pour le bruit solidien (NR35). 3) d'étudier le cumul des bruits aériens et des bruits solidiens 4) faire apparaître l'engagement du MO sur les choix techniques afin d'atténuer les vibrations 5) réaliser un suivi des mesures anti-vibratiles	Aucune remontée négative suite à la mise en service de la ligne 1. Optimisations en cours quant au choix du type de revêtement Une attention sur les effets cumulées du bruit aérien et solidien (non réglementaire) devra être portée dans des cas précis (rue calme, bâtiments proches des voies, etc.)
14	<u>Paysages :</u> 1) Préciser les essences des arbres coupées et plantés. 2) proposer des vues avant et après travaux en saison végétative. 3) Mieux justifier la suppression des arbres Bd Jean Royer. 4) préciser les conditions d'implantation des nouvelles plantations du parc relai Le Lac	1) les essences sont précisées dans le mémoire en réponse <sup>35</sup> . 2) Le MO précise que la réponse figure dans le mémoire en réponse mais la commission ne l'a pas trouvée. 3) Une description détaillée <sup>36</sup> est présentée dans le mémoire en réponse. 4) Réaménagement du parc relai permettant de meilleures conditions de développement des arbres et des espaces verts.

### 8.3 Avis recueillis durant l'instruction du dossier

#### 8.3.1 ARS

Elle a émis un avis favorable avec réserve. « ...Le porteur de projet devra être vigilant sur le report des sources de nuisances pour ce qui concerne l'environnement adjacent, notamment, sur les risques sanitaires liés au report du trafic routier sur le changement induit de la circulation et sur la suppression des places de parkings dans les quartiers impactés par cette nouvelle ligne. ». Elle appelle à de nouveaux contrôles acoustiques et atmosphériques lors de la mise en service.

Le maître d'ouvrage répond que :

- s'agissant de l'étude acoustique, la réglementation n'impose pas de prendre en considération les rues adjacentes au projet.
- des mesures acoustiques complémentaires seront réalisées au niveau des habitations localisées à proximité du projet aux échéances suivantes après la mise en service : 1 an et 5 ans ;
- le bilan des suivis acoustiques seront transmis aux services de l'Etat

#### 8.3.2 Pôle d'évaluation domaniale des Finances publiques

A la remarque formulée sur l'absence de budget prévisionnel lié aux acquisitions comprises dans le périmètre du projet, le porteur de projet dans sa réponse a justifié que cette remarque n'était pas fondée.

35 Non précisées dans ce document.

36 Non précisées dans ce document.



### 8.3.3 DDT- Service urbanisme et démarches de territoires

Cet avis très circonstancié énonce des lacunes, des insuffisances, des anomalies et des erreurs. Le porteur de projet a répondu point par point.

La commission d'enquête a relevé dans cette énumération :

- l'impact des arbres abattus au regard de la qualité des essences replantées, leur concentration sur les terminus et aux parking-relais et non au plus près de ceux qui seront coupés ;
- l'omission des nouveaux textes au titre de l'accessibilité des systèmes de transports pour la voirie et les espaces publics ;
- l'absence de mise à jour de l'évolution qu'ont connu les PLU de La Riche, Joué-lès-Tours et Tours ;
- en matière de sécurité routière, il est demandé d'indiquer les mesures prévues pour traiter les points sensibles comme les carrefours, la cohabitation entre le tram et le BHNS et les usagers des modes doux, l'accroissement de la circulation vers les parkings relais ;
- la demande de développer les impacts en phase travaux au niveau de la circulation et préciser les itinéraires de substitution.

### 8.3.4 DRAC

Dans son avis du 27 mai 2024, il est confirmé que le dossier est suivi depuis février 2019 avec un arrêté de prescription de diagnostic en date du 25 mars 2021. Les 3 dernières phases d'intervention sur les 16 phases à l'origine sont planifiées pour la fin d'année ou le début 2025.

### 8.3.5 DREAL

Avis favorable du 6 mai 2024 au titre des enjeux paysagers.

### 8.3.6 INAO

Dans son courrier du 3 juin 2024, l'institut n'a pas de remarque à formuler.

### 8.3.7 UDAP 37

Dans son avis du 3 mai 2024, complété par courriel le 12 juillet 2024, l'Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine d'Indre-et-Loire suite à l'examen des servitudes au titre des espaces protégés formule plusieurs observations portant notamment sur la covisibilité avec certains sites.

Il est relevé sur le boulevard Jean Royer :

- « ... au niveau de la place Sidi Brahimi, le projet de station et de parking sur une emprise cédée par la Défense (dans l'emprise de la caserne Baraguey), n'est pas mentionné. Sans doute, les échanges avec le ministère de la Défense ne sont-ils pas encore finalisés.

Le maître d'ouvrage apporte la réponse suivante :

- des discussions sont en cours avec l'armée qui a sollicité TMVL au printemps 2024 ;
- une délibération pour un déclassement d'une partie de la rue Hoche a été prise le 13 juin 2024 ;
- en parallèle le SMT a sollicité le Ministère des armées en vue d'une négociation foncière pour transformer une partie du site militaire en parking (une trentaine de places) et permettre l'implantation d'une sous-station électrique.

### 8.3.8 Avis de Tours Métropole sur les dossiers de MECDU

Suite à la réunion de l'examen conjoint du 24 juin 2024, le courrier du 4 juillet 2024 acte les modifications qui interviennent dans les pièces H1 et H2 du dossier. Elles ont été prises en compte par le porteur de projet.

## 8.4 Délibérations des collectivités territoriales

Conformément aux articles L 122-1-V et R 122-7-II du code de l'urbanisme les communes d'implantation du projet, ainsi que les groupements concernés, doivent se prononcer sur le projet, dans un délai de deux mois à compter du 8 avril 2024, date de transmission du dossier par Monsieur le Préfet. Le résultat des délibérations est le suivant :

Collectivité	Date de la délibération	Résultat	Votants	POUR	ABSTENT.	CONTRE
Tour Métropole Val-de-Loire	13 mai 2024	FAVORABLE	85	66	11	7
La Riche	22 mai 2024	FAVORABLE	32	A l'unanimité		
Chambray-lès-Tours	23 mai 2024	FAVORABLE	30	29	1	
Joué-les-Tours	27 mai 2024	FAVORABLE	39	A l'unanimité		
Tours	22 mai 2024	FAVORABLE	55	41	4	10
Saint-Pierre-des-Corps	22 mai 2024	DEFAVORABLE	32		1	31
TOTAL			273	207	16	

**La commission note une adhésion importante des élus en faveur du projet.**

## 8.5 Avis de la Chambre régionale des comptes

La CRC n'a pas été sollicitée dans le cadre de cette enquête. Cependant, lors du contrôle des comptes et de la gestion du SMT, publié le 10 juillet 2024, la Chambre régionale des comptes Centre-Val de Loire a notamment réalisé un exercice de prospective financière sur la seconde ligne de Tramway, objet du chapitre 2<sup>37</sup>. Il a semblé intéressant de rappeler dans ce rapport, la conclusion intermédiaire de la Chambre sur le financement du projet :

*« Le SMT a effectué à juste raison un exercice fouillé de prospective financière dans la perspective d'un projet d'investissement dépassant les 500 M€ et pour répondre aux exigences des prêteurs, qui imposent une participation importante de la métropole sous forme de subventions.*

*En matière de fiabilité des prévisions financières, la chambre souhaite attirer l'attention sur les incertitudes introduites par la perspective d'interdiction des bus au gaz dans les années à venir et l'évolution des recettes usagers. Tout coût supplémentaire ou recette manquante pourrait être à la charge de la métropole, sauf à envisager une hausse des tarifs ou une diminution des coûts, voire de l'offre.*

*La décision d'un changement de tracé pour la deuxième ligne de tramway a également généré un coût financier direct, des anticipations de dépenses et un décalage temporel. Le contexte est marqué par l'inflation. Des économies et des optimisations sont attendues afin de maintenir inchangé, le coût global final de l'opération. Un choix a été effectué entre :*

- *la préservation d'un grand boulevard et de la place Jean Jaurès, d'une part,*
- *la logique d'un transport public illustrée par le passage par cette même place et la constitution d'un nœud ferroviaire autour de la gare, d'autre part. Le réseau de bus*

37 Pages 28 à 37 du rapport, disponible sur le site internet de la Chambre.

*doit être retravaillé pour traiter les liaisons avec le cœur urbain, qui à tout le moins ne concentrera pas les aléas d'un unique point de correspondance ».*

## 9 Analyse des observations du public

### 9.1 Analyse statistique

*Toutes les contributions portées sur les 9 registres papier ont été transposées sur le registre numérique, ce qui permet d'avoir une bonne vision statistique de l'enquête.*

#### 9.1.1 Permanences

La commission d'enquête composée de 3 commissaires enquêteurs a tenu 8 permanences dont une sur le marché de Strasbourg, et deux autres le samedi matin pour permettre une plus large participation du public, selon les modalités suivantes :

Date	Lieu	Nb de participants rencontrés
Lundi 23 septembre 2024 de 14h00 à 17h00	Tours en mairie	15
Jeudi 26 septembre 2024 de 9h00 à 12h00	Tours marché de Strasbourg	55
Mardi 1 <sup>er</sup> octobre 2024 de 14h00 à 17h00	Chambray-lès-Tours en mairie	35
Samedi 5 octobre 2024 de 9h00 à 12h00	St Pierre-des-Corps en mairie	19
Samedi 12 octobre 2024 de 9h00 à 12h00	La Riche en mairie	22
Mardi 15 octobre 2024 de 14h00 à 17h00	Joué-lès-Tours en mairie	2
Vendredi 25 octobre 2024 de 9h00 à 12h00	Tours en mairie annexe Les Fontaines	13
Jeudi 31 octobre 2024 de 14h00 à 17h00	Tours en mairie	18
TOTAL		179

Compte tenu de l'affluence durant les permanences, excepté celle qui s'est déroulée à Joué-lès-Tours, la commission estime qu'il aurait été judicieux de rajouter au moins deux

permanences : une à Tours et une autre en mairie de Saint-Avertin.

Par ailleurs, la permanence organisée « hors les murs »<sup>38</sup> sur le marché de Strasbourg, dans des conditions météorologiques difficiles, a été un franc succès.

Toutes les permanences se sont déroulées dans de très bonnes conditions. Le 1<sup>er</sup> octobre 2024, la commission note toutefois la présence d'un barnum sur la place Maurice Thorez à Saint-Pierre-des-Corps, à proximité de la permanence, monté par le « Collectif citoyen du Tram » et destiné à inviter les clients du marché à participer à l'enquête publique.

## 9.1.2 Observations reçues sur les registres papier

### 9.1.2.1 Contributions

Le public a utilisé tous les moyens mis à sa disposition pour faire part de ses remarques :

- manuscritement sur l'un des registres ;
- en déposant une contribution déjà rédigée, à annexer au registre ;
- en envoyant une contribution par la poste, à annexer également au registre.

Registre	Nb de contributions recueillies
Tours 1 et 2	66 dont 14 courriers
Tours marché de Strasbourg	23
Chambray-lès-Tours	14
St Pierre-des-Corps	68
La Riche	12
Joué-lès-Tours	1
Tours en mairie annexe Les Fontaines	10
Registre « itinérant »	18
<b>TOTAL</b>	<b>212<sup>39</sup></b>

Au bilan :

Pour faire face à l'afflux du public durant certaines permanences, la commission a utilisé exceptionnellement un registre dit « itinérant » afin de réduire les délais d'attente. Ce registre a été utilisé lors des permanences sur le marché de Strasbourg (7 contributions), à Chambray-lès-Tours (2 contributions), à Saint-Pierre-des-Corps (4 contributions), à La Riche

38 Il s'agit d'une première en région Centre-Val-de-Loire.

39 Les chiffres sont légèrement différents de ceux figurant dans le PV de synthèse (total de 172 contributions) en raison d'un recomptage précis et d'une retranscription tardive sur le registre numériques. Ils ont été corrigés dans la suite du rapport. Les chiffres figurant dans ce rapport sont exacts.



(2 contributions), et à la mairie annexe (3 contributions).

Si les contributions numériques étaient très rapidement accessibles au public sur le registre numérique conformément à la réglementation, il n'en était pas de même pour celles rédigées manuscritement sur les registres papier ou déposées en mairie, ou encore envoyées par la poste. Un délai de retranscription de plusieurs jours était nécessaire. C'est ainsi que les dernières contributions « papier », près d'une trentaine, n'ont pas été vues par le public

### 9.1.2.2 Pétitions

La commission a enregistré 2 pétitions :

#### 1<sup>ère</sup> pétition

La première pétition comprenant 136 pages, a été déposée par Monsieur le maire de Saint-Avertin le vendredi 25 octobre 2024 (Cf. *supra*). Elle regroupe 1046 signatures de personnes opposées au projet tel qu'il est présenté à enquête publique. Chaque signature est précédée du nom et adresse du pétitionnaire. Elle est en grande majorité signée par des habitants de St Avertin. Elle appelle toutefois les observations suivantes de la part de la commission :

- une simple recherche montre que plusieurs personnes ont signé cette pétition et déposé une contribution ; etc. Il n'a pas été possible de faire une recherche exhaustive, qui aurait été fastidieuse, pour déterminer exactement le nombre de personnes dans cette situation ;
- plusieurs membres d'une même famille résidant à la même adresse, ont signé cette pétition et déposé une contribution, ce qui est tout à fait leur droit ;
- un contributeur résidant à Saint-Avertin, favorable au projet, a manifesté sa désapprobation relative à la démarche du maire et explique que la pétition n'a pas circulé sur « les hauts » de Saint Avertin, à proximité de la Papoterie, où la population serait plutôt favorable au projet.

#### Validité de cette pétition

La commission constatant que toutes les pages sur lesquelles ont été colletées les signatures comprennent au verso le motif de la pétition, **valide la pétition avec 1046 signatures.**

#### 2<sup>ème</sup> pétition

La seconde pétition a été déposée le 30 octobre 2024 en mairie de Saint-Pierre-des-Corps, par le groupe d'opposition municipale « A GaucheS toute », regrettant que le projet ignore l'est métropolitain. Chaque signature est précédée de la ville de résidence, du nom du signataire, parfois de son prénom, et très rarement de son adresse complète. Cette pétition appelle les remarques suivantes de la part de la commission :

- plusieurs personnes résident en dehors de Saint-Pierre-des-Corps : Tours, Vierzon, Vailly-sur-Sauldre, etc.
- plusieurs personnes ont également déposé une contribution sur le registre numérique ;
- comme à St Avertin, plusieurs membres d'une même famille ont signé la pétition.

#### Validation de cette pétition

La commission constate :

- que la dernière page de la pétition est constituée d'une page dactylographiée avec 69 noms suivis d'un nom de ville avec la mention « signée » les 25, 26, 27, 28 ou 29 octobre 2024, sans signature. La commission estime que cette page ne peut être rattachée à la pétition ;
- qu'elle a été signée par 82 personnes. Cependant, la pétition ne comprend que 3 pages sur 8, qui peuvent être rattachées formellement à la pétition.

En conséquence la commission **valide la pétition avec 5 signatures.**

### 9.1.3 Observations reçues sur le registre numérique

#### 9.1.3.1 Contributions exploitables

Le registre numérique a enregistré 983 contributions auxquelles il faut ajouter 104 contributions reçues par mail, soit un total de **1 087 contributions numériques**.

C'est un chiffre très important pour une enquête publique, qui témoigne d'une bonne participation du public. A titre de comparaison, et toutes proportions gardées, les dernières enquêtes publiques concernant des lignes de tramway ont recueillie :

Enfin, les deux derniers jours de l'enquête, le registre numérique a enregistré une forte activité suscitée probablement par plusieurs articles dans les journaux locaux. Ainsi :

- le 30 octobre 2024 : 163 contributions ont été déposées ;
- le 31 octobre 2024 : 141 contributions ont été déposées. Le registre numérique a même enregistré 24 contributions lors de la dernière heure de l'enquête.

Ce sont donc pas moins de 28 % des contributions électroniques qui ont été déposées les 30 et 31 octobre 2024.

#### 9.1.4 Bilan des observations

Dans la mesure où toutes les contributions « papier » ont été transposées sur le registre numérique, il ne sera plus fait de distinction dans la suite de ce document (Cf. remarque liminaire). Dans ce cadre enregistré **1299 contributions<sup>40</sup>**.

##### 9.1.4.1

La commission a enregistré plusieurs doublons qui résultaient d'une erreur de manipulation,

de plusieurs possibilités offertes par l'enquête publique pour s'assurer du dépôt de la contribution. Au total, le registre numérique a enregistré **39 doublons**.

	Nb contributions
Strasbourg 2024	6684
La Havre 2024	94
Nantes 2024	171
Marseille 2023	536
Montpellier 2023	399
Nice 2023	873
Metz 2023	261

##### Doublons

enregistré plusieurs manifestement d'une ou encore de l'utilisation

**Il reste donc 1260 contributions exploitables.**

#### 9.1.4.2 Plusieurs contributions en provenance de la même personne

Certaines personnes ont fait de multiples contributions, pour différentes raisons, notamment en traitant un sujet par contribution, espérant peut-être une meilleure prise en compte par la commission. La commission a identifié **33 personnes qui ont fait des contributions multiples**.

**Au bilan ce sont donc 1227 contributeurs qui ont participé directement à l'enquête publique, hors pétitions.**

<sup>40</sup> 3 contributions ont été reçues après la fermeture du registre et n'ont pas été prises en compte.

### 9.1.4.3 Contributions particulières

Dans une enquête publique, toutes les contributions sont importantes bien évidemment, cependant la commission souligne les contributions suivantes :

#### Contributions d'experts, d'associations, de collectifs, etc.

Parmi ces contributeurs, la commission a relevé plus particulièrement les contributions suivantes<sup>41</sup> :

N°	
188	ADT Touraine Vincent Degeorge Association pour le Développement des Transports Collectifs en Touraine
1210	Collectif Boulevard Jean Royer
375	Collectif Riverains Mirabeau
411	CODEV Conseil de développement de Tours Métropole Val-de-Loire Patrice Wolf ancien directeur Kéolis
413	Pierre Rochery bailleur, LIGERIS, 8200 logements (14000 habitants), 24000 m² de bureaux, locaux d'activité et commerces.
421	Président Université de Tours
428	CATDP
463	Association syndicale de La Papoterie
505	Mathis Navard, animateur du site « Le Tram de Tours » et membre du CODEV
535	AQUAVIT Président François Louault, membre du CODEV Association pour la QUALité de la Vie dans l'agglomération Tourangelle
540	Maitre Isabelle Robert-Vedié défend les intérêts de Guerraoui-Ghez
633	Alain Beyrand adhérent d'AQUAVIT
703	Floriane Rivière directrice générale du CHRU Tours
710	Associations Convergence SP37 et NAYA
716	Hugo Massire
785	FNAUT Vincent Desgeorge Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
825	Col Lagarde représentant le MINARM
846	MEDEF 37 président Karim Nezar
855	CCI Touraine président Philippe Roussy
865	Secours populaire
973	Vigilance Républicaine 37
1010	Comité Urgence Ligne Châteauroux-Tours CCLCT
1115	ICADE, Aménageur quartier Rive Sud
1261	Tours Habitat : directeur général Grégoire Simon

#### Contribution en provenance des hommes/femmes ou partis politiques

La commission remarque également une forte participation des hommes et des femmes du territoire engagés en politique<sup>42</sup> ainsi que des partis politiques comme le montre le tableau suivant :

159	Jean-Gérard Paumier sénateur 37 (LR)
367	Claude Bourdin ancien candidat aux municipales - Gauche
479	A GaucheS Toute ! SPDC Président : Michel Soulas
520	Darnet Malaquin Barbara Conseillère municipale opposition
562	Les élus de la majorité municipale de Saint-Avertin
565	Laurent Raymond maire de Saint-Avertin
700	Groupe Ecologie et Citoyens du 37 François Lafourcade président 37

41 Liste non exhaustive.

42 Liste non exhaustive.

701	Sophie Métadier maire de Beaulieu-lès-Loches, ancienne députée
721	Municipalité de Ballan Miré
754	Lamaure Elisabeth 6 <sup>e</sup> adjointe St Avertin
788	Groupe avec vous pour Tours Thibault Coulon (président), Cécile Chevillard, Olivier Lebreton
801	Jean-Michel Bodin, ancien VP de la région, membre du CODEV
864	Patrick Michaud (DVD) Maire de Veigné
914	Union des groupes d'opposition Ville de Tours (4 groupes)
931	Catherine Bonneau conseillère municipale SPDC « à gaucheS toute »
938	Blandine Lenain conseillère municipale Saint Avertin
1000	Olivier Conte, maire de St Pierre des Corps
1001	Henri Alfandari député 37 (Renaissance)
1032	Ville de Tours
1123	Benoist Pierre opposition municipale
1161	Christophe Bouchet ancien maire de Tours (2017-2020)
1172	Gaelle Lahoreau(EELV) 12 <sup>e</sup> vice-présidente Région CVL
1185	Christian Gouron (Nupes PC)
1213	Charles Fournier député (EELV) 37

### Contributions en provenance des commerçants ou assimilés du boulevard Jean Royer

La commission a enfin retenu l'inquiétude des commerçants<sup>43</sup> du boulevard Jean Royer qui s'est manifestée par le dépôt de plusieurs contributions :

n°	objet	adresse
64	Cabinet de kinésithérapie	au 13 Bd Jean Royer
452	Cabinet de kinésithérapie Carré des Lys	au 24 Bd Jean Royer
99	Hoang Tien Garage du Nouveau Tours AD expert	au 181 Bd Jean Royer
156	Stéphanie Belliard Propriétaire du bar restaurant « Pti Bistro »	au 103 Bd Jean Royer
607	Gorane Djuric Propriétaire d'une cave à vins « Lieudit vin »	au 101 Bd Jean Royer
1041	Pharmacie des 3 potions et cabinet médical et paramédical	26 et 28 Bd Jean Royer
1094	Brigitte Lize Brucelle opposition « Réinventons Saint Avertin »	au 18 Bd Jean Royer
1216	Patrick Cafron et Christophe Chupigny Reconstruire ensemble notre métropole	au 60 rue Michel Colomb
1219	Philippe Geiger Majorité municipale de Tours	au 12 Bd Jean Royer
1249	« Tours en commun » groupe de la majorité municipale de Tours	
1222	Christian Gatard maire de Chambray-lès-Tours	
1233		
1238		

#### 9.1.5 Statistiques

##### 9.1.5.1 Quels ont été les documents les plus téléchargés et visualisés ?

Pendant la durée de l'enquête, il y a eu **3025 téléchargements** et **3572 visualisations**. C'est relativement peu compte tenu du nombre de contributions. S'agissant des visualisations des pièces du dossier, il faut ajouter les contributeurs qui sont venus consulter le dossier dans les mairies concernées par l'enquête publique : près de 200 durant les 8 permanences auxquels il faut ajouter les personnes qui sont venus durant les horaires normaux d'ouverture des mairies, dont le nombre est difficile à déterminer.

Pour mémoire, durant les 9 semaines de débat public, il y avait eu 17 000 visites recensées sur le site dédié.

43 Liste non exhaustive.

Et à titre de comparaison, un dossier d'enquête publique réalisée par un membre de la commission en juin 2024 au sud de Vierzon en zone rurale, relatif à 2 éoliennes supplémentaires à proximité d'un parc déjà existant, sur un territoire plutôt favorable à l'éolien, avait reçu 1155 visites.

**La commission note qu'un nombre conséquent de contributeurs n'ont pas lu le dossier.**

La complexité du dossier et le nombre de documents peuvent expliquer la situation. Dans le détail<sup>44</sup> :

Document	Téléchargement	Visualisation
Pièce D Plan général des travaux	232	265
Pièce C Plan de situation	204	216
Guide de lecture dossier d'enquête publique Lignes2tram	168	309
Pièce E Notice explicative	155	250
Pièce F Caractéristiques des ouvrages	129	160
Pièce A Guide de lecture	98	107
Pièce G4 Etude d'impact Partie 4 Présentation projet	85	118
Pièce J Evaluation économique et sociale	85	74
Pièce G2 Etude d'impact Partie 2 Résumé Non Technique	83	174
Pièce I Appréciation sommaire des dépenses	77	77
Pièce K Dossier d'enquête parcellaire	77	50
Pièce K Plan parcellaire Chambray-lès-Tours - Planche 1	74	65
Pièce B Informations juridiques et administratives	74	60
Pièce G5 Etude d'impact Partie 5 Impacts mesures méthodes auteurs	71	85
Pièce G1 Etude d'impact Partie 1 Introduction	70	64

Il est également surprenant de constater que les deux documents les plus téléchargés ont été des plans (pièces D et C). En revanche l'étude d'impact, qui constitue un des documents majeurs de l'enquête publique, a été « boudée » par le public.

De même, la pièce relative aux avis, et notamment à celui de la MRAe, organisme indépendant, ainsi que le mémoire en réponse du porteur du projet n'a été téléchargé que 60 fois, et visualisé 77 fois, ce qui est relativement étonnant compte tenu de l'importance de ces documents.

**La commission estime que, d'une manière générale, cela pose la question du volume et de l'accessibilité de dossiers rendus de plus en plus complexes par l'évolution de la réglementation.**

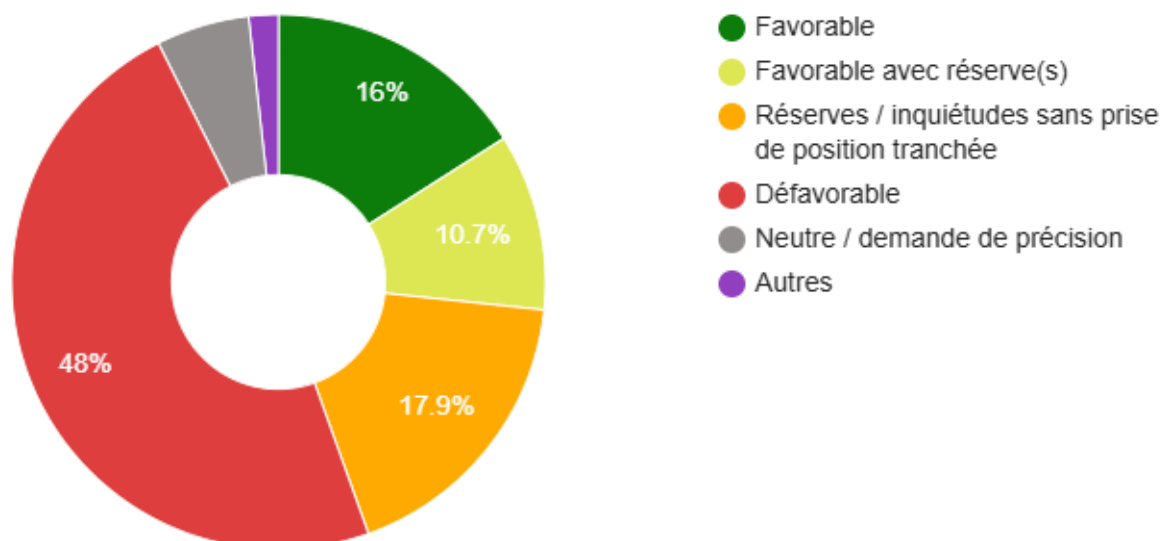
#### 9.1.5.2 Orientation des contributions

La commission a analysé l'ensemble des contributions. Certaines étaient clairement défavorables ou favorables au projet, d'autres étaient soumises à l'appréciation des commissaires enquêteurs. Il en résulte le diagramme suivant où l'on voit que globalement :

- environ 50 % des contributions sont défavorables au projet ;
- environ 25 % des contributions sont favorables ou favorables avec réserve(s) ;
- les 25 % restants sont neutres ou réservées.

<sup>44</sup> Les documents sont classés par nombre de téléchargements décroissants.

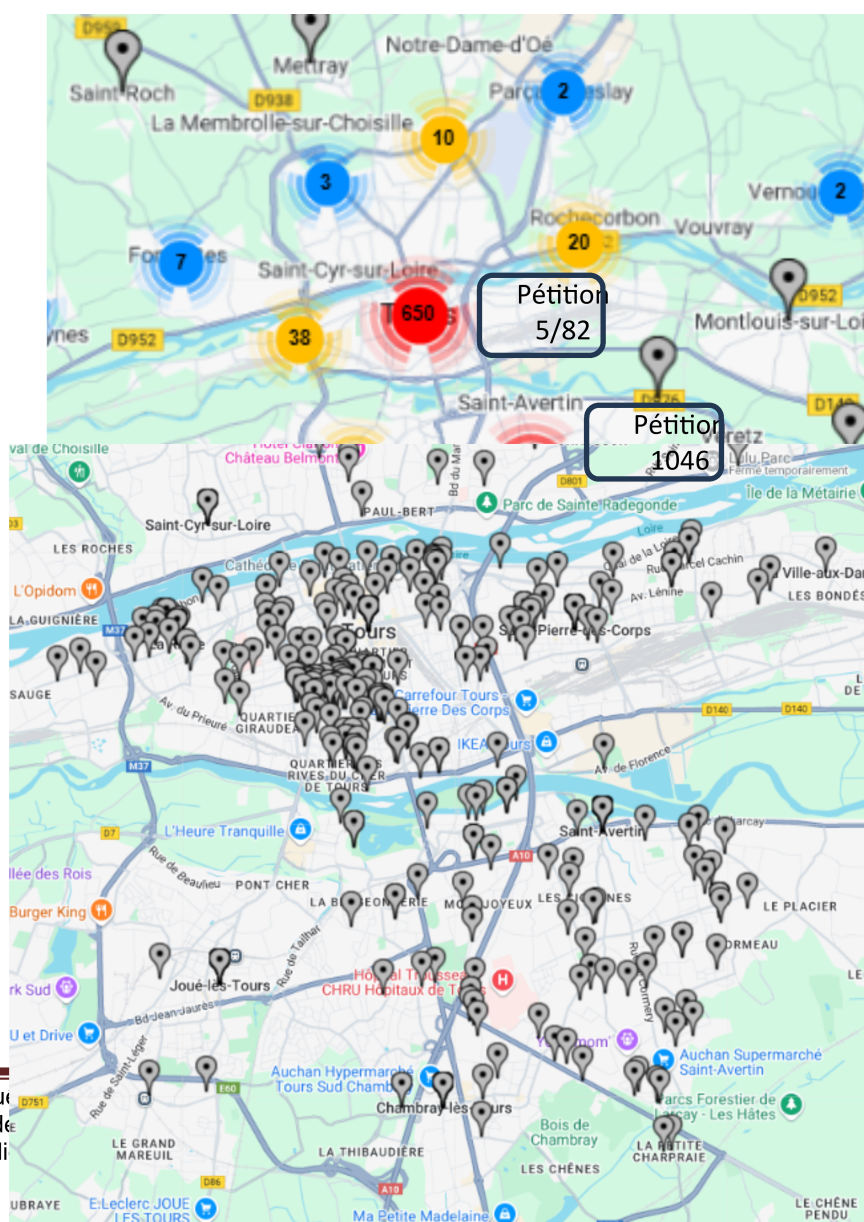




### 9.1.5.3 Cartographie des adresses des déposants

Le registre numérique Publilégal permet d'obtenir la répartition géographique des déposants à partir de leur adresse IP. La commission a également ajouté les 2 pétitions.

Cette répartition est la suivante selon deux échelles différentes :





Ces deux cartes montrent que :

- les contributions viennent majoritairement de Tours, Saint-Pierre-des-Corps et Saint-Avertin ;
- les habitants de Joué-lès-Tours se sont sentis très peu concernés par l'enquête publique. Il n'y a d'ailleurs qu'une seule contribution sur le registre papier de la mairie ;
- les habitants de la couronne métropolitaine ont également très faiblement participé ;
- les habitants du Bd Jean Royer et des rues adjacentes, ont fortement participé à cette enquête publique pour exprimer leur opposition au projet et leurs préoccupations.

## 9.2 Analyse thématique

### Orientation par thèmes

Le travail de la commission a débuté par la définition de thèmes d'analyse, après exploitation des différents documents du dossier, des nombreux articles de presse, des réseaux sociaux, des avis sollicités et notamment celui de la MRAe, et de la concertation préalable. Des ajustements ont toutefois été nécessaires en début d'enquête. Ensuite chaque contribution a été analysée et rattachée à un ou plusieurs thèmes.

Ainsi la commission a défini 31 thèmes. Ces thèmes ont été évoqués dans les contributions selon la répartition suivante :

Thèmes	Nb fois évoqués
Coûts / impôts	426
Bd Jean Royer (toutes les problématiques)	222
Trafics (trafic, circulation, coordination des mobilités, déplacements)	219
SAINT-PIERRE-DES-CORPS	186
Propose une modification du tracé	184
La Papoterie	182
Hôpitaux (Tours)	162
BHNS	154
Choix techniques (alimentation, électricité, stations, parc relais, centre de maintenance)	149
Transition écologique	138
Abattage arbres alignement	126
Projet sans intérêt	110
TOURS (autres problématiques que celles qui font déjà l'objet d'un thème)	100
St AVERTIN	91
Santé humaine (air, bruit, vibrations, rayonnement, etc.)	90
Bon tracé	76
LA RICHE	75
Place Liberté (Tours)	74
Travaux (chantier, gêne des riverains, accès riverains, etc.)	64
Exploitation (tarif, amplitude horaires, horaires, etc.)	51
Commerces (incidences, perte d'exploitation, mise en péril de l'exploitation, etc.)	44
CHAMBRAY (autres problématiques que La Papoterie)	33
Prise en compte des handicaps (accessibilité, handicap, PMR)	29
Protection des espèces notamment chiroptères	23
Défrichement	21
Enquête parcellaire	19
Dossier (compréhension, synthèse, information, etc.)	12
Loi sur l'eau (eaux pluviales, zone humide, inondation, submersion, digue°)	11
Modification des PLU (Tours et Chambray)	9
Patrimoine Tourisme	6
JOUE	1

Le bilan présenté différemment :

C'est très nettement le thème du coût du projet et de l'augmentation possible des impôts qui préoccupe le plus le public. Viennent ensuite, sans surprise, dans l'ordre des préoccupations :

- toutes les problématiques liées au passage du tramway sur le Boulevard Jean Royer (stationnement, les nuisances en général et plus particulièrement le bruit, les vibrations, la luminosité nocturne, etc.) ;
- le trafic ; thématique englobant la circulation, la coordination des mobilités, les déplacements ;
- la nécessité de desservir Saint-Pierre-des-Corps ;
- presque à égalité, le prolongement du tramway jusqu'à La Papoterie ;
- la desserte des hôpitaux ;

- les problématiques liées au BHNS : circulation pont Mirabeau, desserte limitée etc.

De nombreux contributeurs proposent également des modifications du tracé de la ligne 2 du tramway.

Cette analyse a permis d'identifier 169 questions qui ont été posées dans le procès-verbal de synthèse (Cf. annexe 15). Le porteur du projet a répondu à ces questions dans un mémoire en réponse (Cf. annexe 16).

Ce rapport est établi après une étude approfondie du dossier, de la visite des lieux, des divers entretiens avec le maître d'ouvrage et des informations recueillies tout au long de l'enquête publique ainsi que du mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse. Ces éléments ont permis à la commission d'enquête de forger son opinion et formuler ses avis et conclusions.

Fait à Jussy-Champagne, le 10 décembre 2024

La commission d'enquête

Bernard Ducateau  
[signé]  
commissaire enquêteur  
président de la commission

Nicole Tavares  
[signé]  
commissaire enquêtrice

Pascal Picard  
[signé]  
commissaire enquêteur