

cndp

Commission nationale
du **débat public**

BILAN DU GARANT

Projet de ligne 2 de tramway à
Tours Métropole Val de Loire

Concertation préalable

Du 18 avril au 8 juin 2018

Laurent JOSEPH
Désigné par la Commission nationale
du débat public

Le 08 juillet 2018

[Projet de ligne 2 de tramway à Tours Métropole Val de Loire – Concertation préalable]

Bilan du garant

Projet de ligne 2 de tramway à Tours Métropole Val de Loire

Du 18 avril au 8 juin 2018

SOMMAIRE

1. FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET	1
2. CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION	7
3. CONTEXTE DU PROJET	14
Un projet bénéficiant de l'expérience de la première de ligne de tramway faisant émerger de nouveaux enjeux.....	14
Une phase d'études amont 2016-2017 très approfondies centrée essentiellement sur les élus et quelques parties prenantes.....	14
4. DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION	15
Préparation de la concertation	15
Mise en place et fonctionnement de la mission de garant	16
Relations avec le maître d'ouvrage	16
Relations avec les autres parties prenantes	16
Définition du périmètre et du calendrier	16
5. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION	17
Principales recommandations du garant,.....	17
Dispositif retenu et mis en œuvre par le maître d'ouvrage.....	17
Evaluation des moyens.....	18
6. RÉSULTATS DE LA CONCERTATION.....	18
Synthèse des observations et propositions émergées pendant la concertation	18
Évolution du projet résultant de la concertation	20
7. AVIS DU GARANT SUR LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION	21
Des réunions publiques constructives, animées et faisant l'objet d'une large participation et d'une implication des élus	21

Un dialogue constructif entre Tours métropole et St Pierre des corps à signaler.....	21
Des outils en lignes ayant fortement mobilisé et permis des contributions alimentant la réflexion	21
Des ateliers aux fonctions pédagogiques et source de dialogue sur des thématiques pertinentes.....	21
Un traitement des contributions asynchrone qui limite un croisement de regard entre le maitre d'ouvrage et le garant.....	21
8. RECOMANDATION(S) AU MAÎTRE D'OUVRAGE SUR LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC À METTRE EN OEUVRE JUSQU'À L'ENQUÊTE PUBLIQUE	22
Un espace de dialogue insuffisant sur la variante Royer Béranger compte-tenu des divergences entre usagers qui mériteraient d'être considérées avant de trancher.....	22
L'enjeu de desserte de la gare TGV de st Pierre des Corps s'avère faire l'objet d'une demande significative des usagers qui mérite concertation.....	22
La nécessité de planifier une réunion de restitution une fois les enseignements de la concertation préalable tirés et les décisions d'évolution du projet arrêtées	23
9. LISTE DES ANNEXES.....	23

Liste des cartes

Carte 1 : Communes de Tours Métropole Val de Loire	1
Carte 2 : Objectifs du Plan de Déplacement Urbain révisé en 2013.....	2
Carte 3 : Périmètre géographique du projet et composantes de la concertation (tracé de base et variantes).....	4

Liste des tableaux

Tableau 1 : Documents et outils mobilisés au sein des différentes phases du processus de concertation préalable.....	8
--	---

1. FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET

- **MAITRE D'OUVRAGE :**

Le projet de seconde ligne de tramway est porté par **Tours Métropole Val de Loire**.

Depuis le 22 mars 2017, la métropole regroupe 22 communes et est l'unique Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU). En son sein, la direction des Mobilités de Tours Métropole a la charge d'organiser l'exploitation et le développement des transports collectifs urbains (transport en commun, mobilités douces, mobilité des personnes à mobilité réduite) et d'élaborer le Plan de Déplacements Urbains (PDU) pour l'ensemble des 22 communes.



Carte 1 : Communes de Tours Métropole Val de Loire

CONTEXTE :

Le **réseau actuel** comprend deux lignes à haut niveau de service du Nord au Sud (tramway ligne A et BHNS « tempo »), 48 lignes de bus reliant les pôles d'habitation et d'activités et desservant les pôles scolaires, une ligne de minibus électrique, ligne C (Citadine) en centre-ville de Tours, des services de transport à la demande.

L'association de ces deux types de transports en site propre actuellement opérationnels, BHNS et tramway, a permis d'augmenter le nombre de déplacements réalisés par jour sur le réseau de 55,5 % entre 2010 et 2017.

La métropole tourangelle connaît une **croissance démographique rapide** : la population de Tours Métropole Val de Loire a ainsi augmenté de 10 % en 25 ans, avec près de 300 000 habitants, dont 80 % habitent dans Tours et sa première couronne. Avec près de 30 000 étudiants, Tours Métropole Val de Loire est le premier pôle d'enseignement supérieur de la région Centre-Val de Loire.

L'évolution démographique doit être anticipée et convenablement appréhendée, notamment en matière de déplacements.

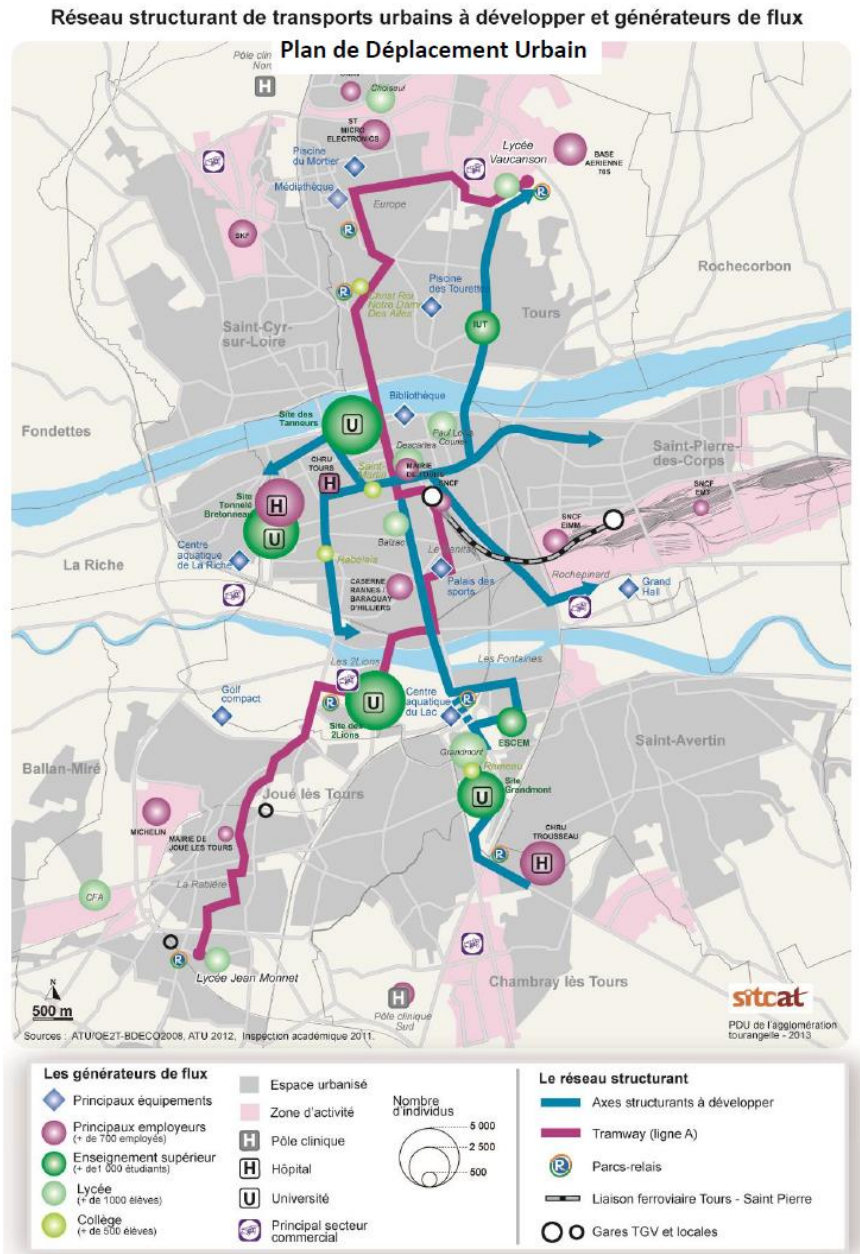
Le centre de la Métropole réunit de nombreux pôles attractifs, et à ce titre générateurs de déplacements, ainsi que des équipements publics et privés : universités, hôpitaux, commerces, services aux habitants, établissements scolaires, lieux de loisirs... La métropole héberge aujourd'hui 120 000 emplois, 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.

Ce dynamisme économique du territoire amène à vouloir offrir des solutions cohérentes en matière de mobilité et alternatives à la voiture.

En décembre 2013, l'agglomération tourangelle a adopté un nouveau **Plan de Déplacements Urbains** prévoyant la poursuite du développement d'un réseau de transports collectifs urbains hiérarchisé autour d'axes forts et prioritaires : outre la première ligne de tramway, colonne vertébrale du réseau, six nouveaux axes à potentiel ont été identifiés pour favoriser la desserte de l'agglomération.

La mise en place de ce projet doit **répondre à de grands enjeux de dessertes** que sont la création de nouveaux quartiers dont le développement est lié à leur connexion au réseau de transport, l'amélioration de la desserte de quartiers sociaux existants, la libération d'espaces publics affectés au stationnement automobile, l'amélioration du cadre de vie (air, bruit...), le développement des modes doux.



Carte 2 : Objectifs du Plan de Déplacement Urbain révisé en 2013

- **OBJECTIFS :**

Dans le cadre du contexte précédemment exposé, les **trois objectifs majeurs affichés par le maître d'ouvrage** se résument ainsi :

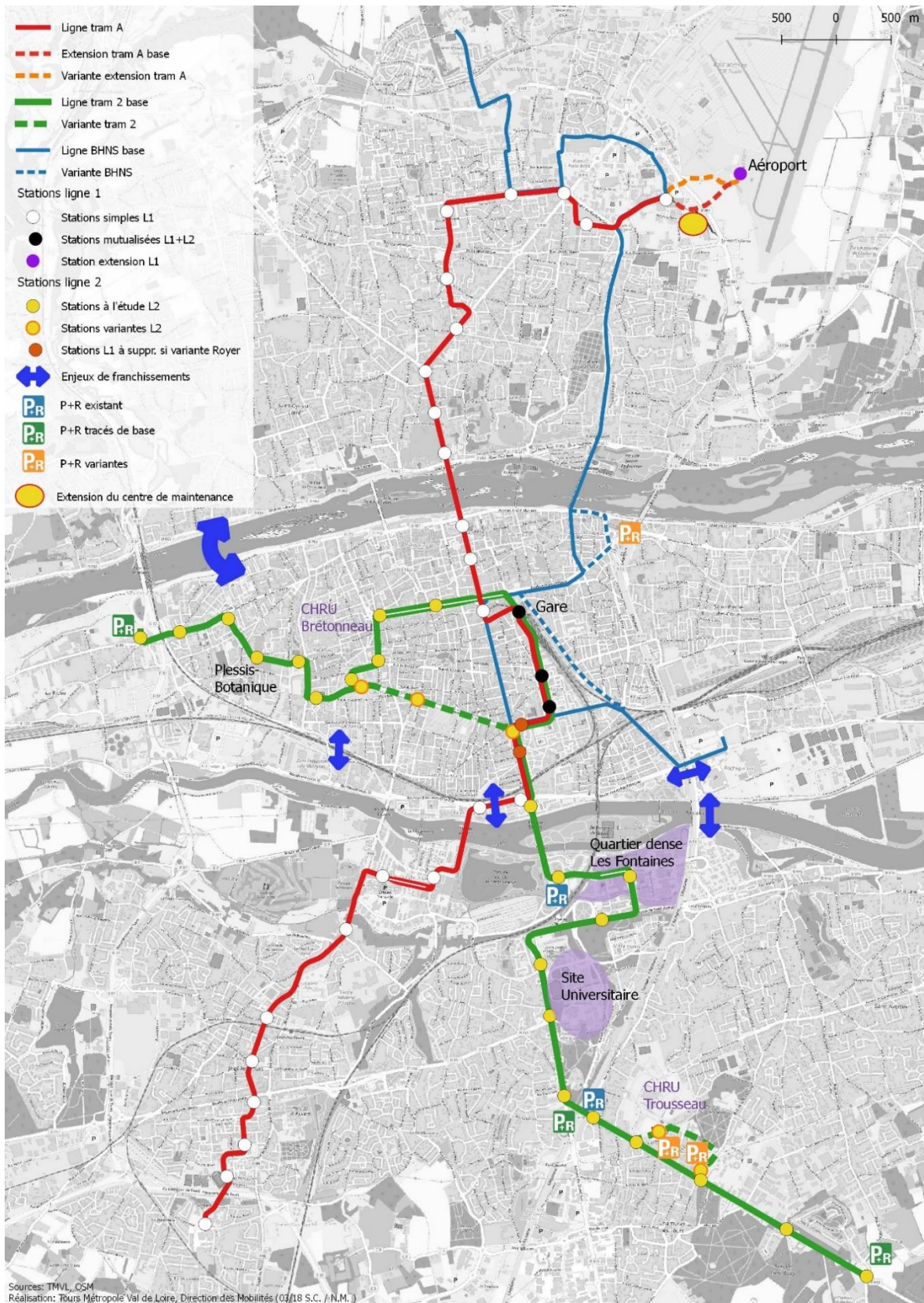
- **Faciliter les déplacements en continuant à développer un système de transports performant et fiable.**
Enjeu : permettre à la population de se déplacer librement et simplement dans des conditions maîtrisées de coûts et de durée.
- **Préserver l'environnement et réduire les consommations d'énergie et la pollution de l'air.**
Enjeu : maintenir la qualité du cadre de vie qui fait la richesse du territoire et assurer de meilleures conditions pour la santé publique et la qualité de l'air (baisse des émissions à particules fines, réduction du niveau de stress, réduction du nombre d'accidents de la route, meilleur partage de l'espace public).
- **Pérenniser un développement maîtrisé.**
Enjeu : participer à dessiner la Métropole de demain, en soutenant l'économie et l'activité sur le territoire dans toutes ses dimensions (hospitalière, aéroportuaire, développement de l'enseignement supérieur). Il s'agit de garantir l'accessibilité aux emplois, aux services, aux commerces, aux grandes infrastructures de transports ferroviaires et routières et aux secteurs d'habitats, condition fondamentale du dynamisme économique.

La délibération du conseil métropolitain du 18/12/2017 précise le **contenu de la concertation proposée** :

- Tracé de la deuxième ligne de tramway¹ desservant des pôles majeurs de déplacements, soit les deux hôpitaux 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. Ce tracé comporte une solution de base et variantes soumis à 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 Bus à Haut Niveau de Service (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.

¹ Pour établir une correspondance géographique des composantes du projet, se référer à la carte du projet, plan de situation page suivante

- CARTE DU PROJET, PLAN DE SITUATION :



Carte 3 : Périmètre géographique du projet et composantes de la concertation (tracé de base et variantes)

• CARACTÉRISTIQUES :

A compter de 2015, l'agglomération tourangelle a fait émerger une **vision à 2050** sur les transports collectifs, complémentairement au Plan de Déplacement Urbain.

Ensuite, sur la période 2016 – 2017, plusieurs consultations ont été menées parallèlement aux études amont auprès des élus de Chambray Les Tours, Joué Les Tours, La Riche, Saint Avertin, Saint Cyr sur Loire, Saint Pierre des Corps, Tours, la préfecture et autres services, certaines commissions de la Métropole et quelques associations (ADTT, CFDT, AQUAVIT, Commerçants Giraudeau – Tonnelé).

Ces études se sont articulées en trois étapes :

1/ Une première phase de diagnostic concernant Tours et sa première couronne²

En reprenant les enjeux de desserte et le bilan des contraintes d'insertion dans l'espace, une **analyse multicritère** (critères présentés ci-contre), a permis d'identifier et d'analyser des corridors de transport en commun potentiels sur la Métropole comprenant différentes déclinaisons d'itinéraires pour chacun d'eux.

Quatre corridors Nord, Sud, Est, Ouest ont fait l'objet de comparaisons en fonction des lignes de transport déjà existantes et de la qualité des voiries disponibles.

Par la suite, les **3 corridors retenus**, à savoir le Sud, l'Est et l'Ouest, ont fait l'objet d'études complémentaires pour établir les scénarii les plus pertinents au vu des résultats de l'analyse multicritère.

Critères contraintes d'insertion

- Nombre de kilomètres à construire
- Nombre de kilomètres à exploiter
- Ouvrage d'art à créer (pont, tunnel, mur de soutènement...)
- Impact circulation
- Impact stationnement
- Contraintes de domanialité
- Impact espaces naturels
- Impact bâti

Critères performances transport

- Population 2030 + emplois + scolaires par kilomètre
- Amélioration forte des secteurs aujourd'hui mal desservis par les transports en commun
- Cohérence avec les projets de développement urbain
- Rabattement parking-relais voitures

² 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 développé actuellement le réseau structurant « Fil Bleu » (les lignes A, Tempo, 3A, 3B, 4 et 5)

2/ Une seconde phase de simulation sur la base d'un modèle³ a été menée sur les différents tracés

22 scénarii ont été étudiés à échéance 2030, cette seconde phase de simulation de réseaux armatures de transport en commun sur le long et le moyen terme a conduit à la **projection de 2 lignes de tramway et 1 BHNS⁴ en 2030 puis 3 lignes de tramway et 2 BHNS en 2050.**

C'est à la fin de cette phase que l'étude d'une option « Boulevard Royer » versus « Boulevard Béranger » ainsi que l'étude complémentaire d'une desserte de St Pierre des Corps ont été engagées suite aux réclamations de plusieurs élus.

3/ Une troisième phase liée à l'insertion d'une ligne 2

Retenue par les instances décisionnelles de Tours Métropole Val de Loire, cette future ligne 2 (tracé en carte 3) a fait l'objet de plusieurs analyses successives portant sur l'insertion urbaine, les populations desservies et des jeux de contraintes techniques à considérer dans la prise de décision.

A la suite de ces trois phases d'études prospectivistes portées par la métropole entre 2015 et 2017 le Conseil métropolitain a adopté, en date du 16 octobre 2017, à la majorité dont trois abstentions :

- d'ACTER la nécessité de disposer d'un schéma de mobilité à long terme autour du déploiement d'un réseau de tramways ;
- de VALIDER l'opération de transport composée :
 - D'une nouvelle ligne de tramway desservant des pôles majeurs de déplacements, soit les deux hôpitaux 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 ;
 - De la création de parcs-relais à hauteur des points de connexion avec le périphérique ;
 - De l'extension du centre de Maintenance situé à Tours Nord ;
 - Du prolongement de la ligne A de tramway à son extrémité Nord, afin de desservir l'aéroport, des grands équipements et des espaces en reconversion ;
 - De la création de sites propres pour le nouveau parcours de la Ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) « tempo » ;
 - D'une réorganisation de l'ensemble des lignes de bus classiques ;
 - Du développement des équipements liés aux modes doux (vélo et marche) avec de nouveaux principes de passerelles ;
- de LANCER la procédure de grands projets d'infrastructure de transport pour cette opération visant une mise en service en 2024-2025.

³ Un modèle est une représentation de la réalité qui permet de prévoir l'impact de projets sur les déplacements.

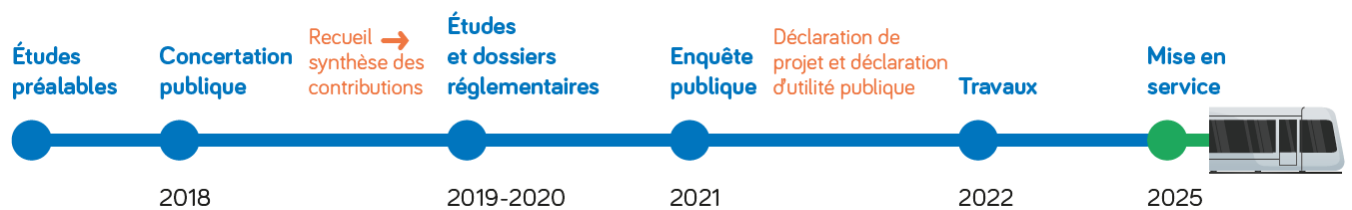
⁴ BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

- **COÛT :**

Le budget prévisionnel d'investissement du projet est compris entre **380 et 430 millions d'euros HT** (valeur 2017) selon le projet retenu. Cette estimation comporte la mise en fonction de la deuxième ligne de tramway, l'extension de la première ligne actuelle vers l'aéroport, la modification de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service, des passerelles modes doux.

- **CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉ :**

Le schéma ci-après présente les grandes étapes du planning telles qu'envisagées à ce stade.



2. CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION

- **QUELQUES DATES CLÉS :**

- Demande de Tours Métropole Val de Loire le **16 novembre 2017** auprès de la Commission nationale du débat public pour que cette dernière désigne un garant relevant de la cndp.
- Désignation en date du **6 décembre 2017** par la cndp de Monsieur Laurent JOSEPH comme garant avec l'appui de Monsieur Roger SILHOL, au titre de l'article L121-17 du Code de l'environnement.
- Délibération du **18 décembre 2017** de Tours Métropole Val de Loire décidant d'organiser une concertation préalable sur ce projet global de mobilités composé à moyen terme d'une nouvelle ligne de tramway, de la création de parkings-relais, du prolongement de la ligne de tram A existante, de l'adaptation du parcours de la ligne de bus Tempo et de la définition de principes de passerelles liés à la pratique du vélo et à la marche.
- Réunion de travail le **18 janvier 2018** entre le garant et le maître d'ouvrage (prise de recul sur les documents existants, analyse du contexte et des enjeux), suivi d'une visite sur site du tracé et de ses variantes le lendemain.
- Entretiens de perception par le garant de quelques parties prenantes clés les **20 et 23 février 2018**.
- Remise d'une note de cadrage au maître d'ouvrage le **1^{er} mars 2018** listant et argumentant plusieurs recommandations à considérer avant de finaliser le processus de concertation préalable.
- Concertation préalable **du 18 avril au 8 juin 2018**, celle-ci initialement prévue du 18/04 au 18/05 a été prolongée de trois semaines à la demande du garant et en concertation avec Tours Métropole Val de Loire.
- Bilan du garant devant être remis au plus tard un mois après la clôture de la concertation préalable, soit le 08 juillet 2018
- Un premier bilan produit par Tours Métropole Val de Loire serait présenté courant Septembre 2018.

- **PERIMÈTRE DE LA CONCERTATION :**

Le processus de concertation préalable a été décliné à l'échelle des **22 communes de la métropole** tourangelle.

• DOCUMENTS, OUTILS MOBILISÉS AU SEIN DU PROCESSUS DE CONCERTATION :

Documents, outils utilisés	Phases de communication				Éléments descriptifs
	Interpeller, mobiliser	Expliquer, informer	Débattre, animer	Délibérer, rendre compte	
Relations médias					Relais réguliers dans les médias locaux, rédaction d'un dossier de presse générique, de communiqués de presse et mise en place d'une conférence de presse en présence des élus. Près d'une cinquantaine d'articles, interview radios ou reportages TV ont été recensés sur la période de mars à mi-juin 2018
Achat d'espaces publicitaires en complément du relais médias					Afin d'avoir une meilleure portée, l'information a été doublée par l'achat d'espaces publicitaires dans les médias locaux allant du bandeau à la page entière (presse écrite, médias en ligne, radios) <u>Presse écrite</u> : 3 parutions Tribune (semaines 14, 18 et 21), 1 parution TMV (semaine 14), 1 parution Nouvelle République (18 avril) ; <u>Médias en ligne</u> : 1 bandeau sur les sites Info Tours (semaine 14) et 1 autre sur le site 37° degrés (semaine 14) ; <u>Radios</u> : France Bleu (30 messages de 20 secondes), NRJ (52 messages de 20 secondes) et Chérie FM Tours (52 messages de 20 secondes) pour une diffusion échelonnée entre le 18 et 26 avril.
Réseaux sociaux					Des publications régulières ont été postées par Tours Métropole Val de Loire pendant la concertation et relayées par les communes pour inciter à la participation et annoncer les réunions publiques. Une campagne de sponsoring de 18 jours sur Facebook a été organisée pour renforcer la visibilité sur les réseaux sociaux et encourager l'expression des publics. Au total, la campagne a touché 66 856 métropolitains. Elle a permis d'augmenter le nombre de clics vers le site des mobilités de 4 172 clics, les personnes de 25-34 (cible jeunes) sont ceux qui ont le plus cliqué et interagi.
Opération de tractage par flyers					10 000 flyers distribués du 18 au 25 avril de main à la main dans des lieux clés et de passage : les marchés, les sites universitaires, les hôpitaux Bretonneau et Trousseau, la gare de Tours, la gare de Saint-Pierre-des Corps, les stations de tramway. En complément, des flyers ont été déposés sur les pare-brises dans les parkings-relais proches des stations de tramway. 35 000 flyers dans les lieux clés des 22 communes (mairies, médiathèques, équipements culturels, associatifs et sportifs, commerces de proximité, les écoles, les structures petite enfance et dédiées aux personnes âgées...) et opération complémentaire de boitage par certaines villes.
Relais sur les outils de la Direction de la communication de Tours Métropole					Articles et dossier complet dans le magazine de Tours Métropole diffusé toutes boîtes aux lettres dans les 22 communes de la Métropole. Rubrique sur le site Internet de Tours Métropole et actualités. Des publications régulières sur les réseaux sociaux de Tours Métropole.

Tableau 1 : Documents et outils mobilisés au sein des différentes phases du processus de concertation préalable

[Projet de ligne 2 de tramway à Tours Métropole Val de Loire – Concertation préalable]

	Interpeller, mobiliser	Expliquer, informer	Débattre, animer	Délibérer, rendre compte	Eléments descriptifs
Communication interne au sein de Tours Métropole					Article dans le magazine interne Empreinte. Article sur l'Intranet. Utilisation d'une signature électronique par les agents métropolitains.
Relais par les 22 communes de la Métropole					1 affichage réglementaire dans les mairies des 22 communes et au siège de l'hôtel métropolitain pour annoncer la concertation et ses modalités 232 affiches sur le réseau du mobilier urbain des communes. 750 affiches et 35 000 flyers dans les lieux clés des communes (mairies, médiathèques, équipements culturels, associatifs et sportifs, commerces de proximité, les écoles, les structures petite enfance et dédiées aux personnes âgées...) Rédaction d'articles dans les magazines des communes de la Métropole Relais sur les sites Internet et les réseaux sociaux des communes de la Métropole Opération d'emailing mise en place par les villes auprès de leur réseau de proximité (associations, conseils de quartiers, habitants, personnalités...) pour annoncer les réunions publiques
Relais sur les outils d'informations du réseau Fil Bleu : acteur du réseau de transports					42 affiches dans le tramway du 12 avril au 8 juin. 11 affiches disposées dans les totems aux abords de stations du 12 avril au 8 juin 1 message affiché en continu sur les bornes d'infos voyageurs aux stations du 12 avril au 8 juin. 1 campagne d'affichage sur les bus (15 faces du 12 au 18 avril sur les flancs de bus et 18 faces du 2 au 7 mai sur les arrières de bus) ; 1 campagne d'oriflammes dans les bus du 18 au 25 avril 2018. Relais sur le site Internet Fil Bleu : actualités et bandeau publicitaire (586 clics vers le site des mobilités) Relais sur les réseaux sociaux Fil Bleu (Facebook et Twitter). Relais sur la newsletter Fil Bleu aux abonnés (7 600 personnes).
Relais sur les outils du CHRU (Hôpitaux Bretonneau et Trousseau) : partenaire institutionnel					En interne auprès du personnel hospitalier : article sur le site Intranet, relais dans la newsletter hebdomadaire, affiches et flyers (dans les salles de repos des 60 services, les restaurants...) En externe auprès des patients : relais sur le site internet du CHRU, sur les réseaux sociaux, affiches et flyers (les lieux d'accueil, les salles d'attente, les plateaux des patients...).
Relais sur les outils de l'Université : partenaire institutionnel					En interne auprès des enseignants et du personnel administratif : article sur l'Intranet, un article sur le magazine interne, affiches et flyers (dans les salles des professeurs et des services administratifs) En externe auprès des étudiants : relais sur le site internet de l'Université, sur les réseaux sociaux et affiches et flyers (les panneaux d'affichage étudiants, le restaurant universitaire...)

[Projet de ligne 2 de tramway à Tours Métropole Val de Loire – Concertation préalable]

	Interpeller, mobiliser	Expliquer, informer	Débattre, animer	Délibérer, rendre compte	Eléments descriptifs
Le site internet des mobilités <i>mobilite.tours-metropole.fr</i>					Le site Internet a été utilisé comme point d'entrée de la démarche de concertation. Des actualités ont été régulièrement publiées tout au long de la démarche pour informer sur le dispositif de concertation, le contenu du projet, les moyens d'expressions, de contributions et les grands temps forts comme les réunions publiques. Ces informations ont été relayées sur le site Internet de Tours Métropole Val de Loire et ceux des communes. Une campagne Google Adwords a été mise en place pendant toute la concertation pour optimiser la recherche d'informations sur le projet, augmenter le trafic et la visibilité de la rubrique consacrée au projet sur le site des mobilités. <i>L'annonce a été diffusée 13 074 fois. Le nombre de clics vers le site des mobilités était de 1 658 clics.</i>
Une exposition dans les 22 communes de la Métropole et à l'hôtel métropolitain					Chaque exposition était composée des outils suivants : <i>5 panneaux mobiles de présentation du projet</i> avec infographies à l'appui ; <i>Un dossier de concertation</i> mis à disposition du public et des acteurs du territoire ; <i>Un registre</i> afin que le public puisse faire part de ses avis et de ses suggestions ; <i>Des plaquettes pédagogiques</i> avec réassorts réguliers des sites pendant toute la concertation au nombre de <i>15 000</i> comportant les éléments clés du projet et les différents modes d'expression. Diffusion par les 22 communes (maires, lieux publics...), lors des réunions et ateliers publics, lors d'évènements (foire de Tours, la fête du vélo)
1 réunion avec le Comité de Développement					Une présentation au Conseil de développement (CODEV), <i>instance de démocratie participative de Tours Métropole Val de Loire</i> a eu lieu le samedi 21 avril 2018 lors de leur assemblée générale. Cette présentation a été l'occasion de présenter le projet et d'inviter les membres de cette instance à venir enrichir la démarche de concertation. <i>39 personnes</i> étaient présentes lors de ces échanges
5 réunions publiques ouvertes à tous					pour mémoire, abordées plus bas dans la partie "évènements publics"
2 ateliers thématiques ouverts à tous sur inscription préalable					pour mémoire, abordés plus bas dans la partie "évènements publics et consultatifs"
1 atelier avec le CODEV					pour mémoire, abordés plus bas dans la partie "évènements publics et consultatifs"

- **ÉVÉNEMENTS PUBLICS ET CONSULTATIFS en présentiel, contenu et nombre de participants :**

En complément de l'ouverture du processus par conférence de presse en présence des élus ainsi que des moyens précédemment décrits pour interpeller, mobiliser les citoyens ; expliquer et informer les parties prenantes ; le maître d'ouvrage a mis en place les événements suivants :

5 réunions publiques ouvertes à tous

Elles se sont déroulées selon le calendrier suivant :

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

Ces réunions se sont tenues en fin de journée afin de pouvoir toucher davantage de public. Elles se sont déroulées selon un schéma identique :

- accueil par le Maire de la commune,
- introduction par le Vice-Président délégué aux mobilités et/ou le Président de Tours Métropole Val de Loire,
- présentation de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), du rôle du garant et des moyens de le solliciter directement,
- présentation détaillée du projet avec diaporama à l'appui puis succession de questions – réponses avec le public.

Les réunions ont duré entre 2h00 et 3h00. Pour chaque réunion publique, Tours Métropole Val de Loire a déployé l'exposition du projet, mis à disposition le dossier de concertation et des plaquettes, tenu un registre. Ces 5 réunions ont été filmées afin de garder trace des différents échanges et nourrir le bilan de la concertation par le maître d'ouvrage.

Elles ont connu les audiences suivantes :

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

Soit au total 960 personnes.

2 ateliers thématiques ouverts à tous sur inscription préalable

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

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

Les participants étaient répartis en 3 groupes autour des tables. Un rapporteur était désigné à chaque table pour remplir une grille de contribution. Chaque groupe a travaillé ensemble autour des 3 thématiques. Pour aider les participants dans leur réflexion et favoriser leur créativité, un questionnaire était à leur disposition ainsi que la carte du réseau actuel pour localiser avec des gommettes leurs propositions. Au bout de 30 minutes, chaque groupe a changé de table, l'objectif étant que chaque groupe travaille sur les 3 thématiques. Au terme des échanges, les principales idées ont été présentées en plénière par le rapporteur.

En préambule des ateliers publics, un point d'informations sur le projet de 2e ligne de tramway et ses composantes a été effectué.

1 atelier avec le CODEV

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

Au total, 42 personnes ont participé aux ateliers (24 personnes aux deux ateliers ouverts à tous et 18 personnes à l'atelier CODEV).

• CONTRIBUTIONS DES PARTICIPANTS :

Après gestion des doublons et des avis en ligne vides, les chiffres analysés par Tours Métropole Val de Loire sont les suivants :

- **Contributions écrites :**
 - 581 avis sur les registres de concertation disponibles dans les 22 mairies, à l'hôtel métropolitain et lors des réunions et ateliers publics ;
 - 24 courriers auprès de Tours Métropole ou du garant de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), comprenant notamment l'avis du CODEV en date du 05/06/2018 suite à saisine par Tours Métropole le 23/04/2018.

- Cinq pétitions recensées durant la période du 18 avril au 8 juin 2018 qui pour certaines continuent à faire l'objet de signatures
 - Variante Royer / Béranger
 - Pétition⁵ initiée par Monsieur Richard MOREAU « Pour un passage boulevard Jean Royer de la ligne 2 du tramway de Tours » avec 1301 signatures au 8 juin 2018 en faveur du passage par le boulevard Jean Royer, actualisée à 1963 signataires le 07/07/2018
 - Pétition⁶ initiée par le collectif « le tram ouais », « Tours : pour un tracé du Tram B en centre-ville (Béranger-Giraudeau) » comptabilisant 155 signatures le 04/07/2018
 - Variante desserte dans l'enceinte de l'hôpital Trousseau / trajet direct par l'avenue de la République – Chambray-les-Tours
 - Complémentaire au rôle de relais qu'a effectué le CHRU pour faire connaître le dispositif de concertation, l'établissement hospitalier a parallèlement pris l'initiative de mettre à disposition au sein de l'hôpital des registres et une adresse internet afin que visiteurs et personnels en faveur de la variante 2 (passage dans l'enceinte de l'hôpital) puissent s'exprimer, 1532 signatures ont été recueillies accompagnées de commentaires
 - Non desserte de la seconde ligne de tramway par l'Est de l'agglomération
 - Deux Pétitions initiées par la mairie de St Pierre des Corps comptabilisant respectivement 253 et 51 signataires sur la base des déclarations de la Mairie de Saint Pierre des Corps qui dispose des registres
 - Pétition⁷ initiée par le « collectif citoyen pour un Tram à l'Est de l'agglomération », comptabilisant, 3 561 signataires papiers au 07/07/2018 dont 951 extérieures à St Pierre des Corps (selon déclaration de Monsieur Arnaud Delépine) en complément de 850 signataires en ligne⁸.
- **Contributions orales :**
 - 145 questions/réponses lors des 5 réunions publiques ouvertes à tous
 - 42 contributions lors des ateliers
- **Contributions numériques :**
 - 626 avis en ligne sur le site Internet mobilite.tours-metropole.fr
 - 4 172 clics vers le site internet des mobilités, 239 « likes », 178 commentaires et 93 partages pour la campagne sponsorisée Facebook

⁵ <https://www.change.org/p/conseil-municipal-de-la-mairie-de-tours-pour-un-passage-boulevard-jean-royer-de-la-ligne-2-du-tramway-de-tours/u/22858196>

⁶ <https://www.change.org/p/conseil-municipal-de-la-ville-de-tours-tours-pour-un-trac%C3%A9-du-tram-b-en-centre-ville-b%C3%A9ranger-giraudeau>

⁷ <https://www.facebook.com/cctramway/>

⁸ <https://www.change.org/p/tours-m%C3%A9tropole-2%C3%A8me-ligne-tram-passant-par-l-est-de-l-agglo>

3. CONTEXTE DU PROJET

Un projet bénéficiant de l'expérience de la première ligne de tramway faisant émerger de nouveaux enjeux

Mise en service en août 2013, la 1re 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.

L'expérience de la première ligne consistait à expliquer et faire accepter un nouveau mode de transport, inconnu pour la plupart des Tourangeaux. Cette seconde ligne s'inscrit pour la Métropole dans un contexte nouveau qui nécessite d'explicitier les raisons du tracé envisagé et ses variantes, ainsi que les modalités de dessertes pour répondre aux besoins des usagers dans le cadre d'un schéma global des mobilités.

Une phase d'études amont 2016-2017 très approfondies centrée essentiellement sur les élus et quelques parties prenantes

Les projets de mobilités présentent en général des configurations très variables si l'on considère le degré d'intégration de citoyens ou parties prenantes organisées en phase d'études amont. Dans certains cas, les études amont commanditées auprès de plusieurs experts et techniciens sont croisées avec l'expertise d'usages d'acteurs institutionnels, de représentants de la société civile ou d'habitants très en amont et de manière collective, apportant ainsi une complémentarité sur d'autres champs d'analyses. Dans d'autres situations, la composante participative intervient plus tard sur la base d'une première réflexion d'expertises techniques.

Ce projet se rapproche plutôt de ce dernier cas, pour lequel durant deux années d'études très poussées, intégrant 22 scénarii de tracés et un cheminement progressif vers le projet, les résultats d'études ont été portés à connaissance essentiellement des maires et conseils municipaux et de quelques parties prenantes, une à une par voie consultative. La liste de ces parties prenantes associées lors de cette phase amont et remise par le maître d'ouvrage figure en [annexe 1](#).

Une volonté affirmée du Maître d'ouvrage pour faire preuve de pédagogie de projet dans le cadre de la concertation préalable

De par les spécificités exposées juste précédemment, la concertation préalable de ce projet nécessite :

- d'expliquer avec pédagogie et transparence les décisions adoptées en phase d'études amont ainsi que le champ de la concertation qui en découle (Tours Métropole fera en ce sens appel à une assistance à maîtrise d'ouvrage pour optimiser ces composantes)
- de mettre en place un processus qui associe largement les usagers selon différents formats, thématiques et temporalités, pour recueillir leurs avis sur ce projet et influencer potentiellement sur le processus décisionnel relatif à l'avant-projet.

Plus globalement pour Tours Métropole Val de Loire, le projet ne doit pas être perçu comme la réalisation isolée d'une seconde ligne de tramway mais être une réponse à un schéma directeur global du développement des transports métropolitains. Il s'agit de considérer les besoins de déplacements des usagers « de points A à B », mettre en exergue les modes de transports peu consommateurs de carbone, les modes doux, l'intermodalité et la multi-modalité, la captation des automobilistes en périphérie de métropole, l'articulation avec la politique de la ville, l'annonce de la future ligne 3 et la notion d'étoile ferroviaire...

4. DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION

Préparation de la concertation

Afin de m'approprier le contexte d'intervention et les divers positionnements des parties prenantes autour du projet, identifier les enjeux de la concertation et être force de propositions dans le processus de concertation préalable auprès du maître d'ouvrage, j'ai engagé les étapes suivantes en lien avec Tours Métropole Val de Loire :

- Lecture de plusieurs documents : note de synthèse de la cndp, délibération, études amont portées par le maître d'ouvrage, revues de presse, veille sur les réseaux sociaux, retours d'expériences sur la première ligne de tramway ;
- Echanges téléphoniques amont avec l'équipe mobilité de la Métropole (première perception des enjeux et du contexte, proposition d'une démarche de travail en vue d'ajuster le processus de concertation pressenti);
- Réunion de travail d'une journée complète le 18 janvier 2018 avec le maître d'ouvrage et l'ensemble de l'équipe d'agents en charge du projet afin d'approfondir l'analyse du contexte et des enjeux associés ;
- Visite sur site le 19 janvier 2018 en présence d'un ingénieur en charge du projet qui a permis de cerner concrètement certains éléments du futur tracé de la ligne 2 y compris les variantes ainsi que le projet d'extension de la ligne 1 et les spécificités du centre de maintenance ;
- Huit entretiens de perception approfondis du garant auprès des parties prenantes suivantes afin d'élargir la vision et préconiser un processus de concertation en cohérence avec les enseignements recueillis :
 - CODEV, Comité de Développement de Tours Métropole, Monsieur Loïc VAILLANT – Président et Madame Florence FRESNAULT – Directrice,
 - Pour la Commune de Saint Pierre des Corps, Madame Marie-France BEAUFILS – Maire,
 - En tant que personne ressource s'étant investi sur le projet tramway ligne 1, l'ancien adjoint au Maire de Tours 2008/2014 en charge de l'urbanisme, du tramway et du patrimoine, Monsieur Alain DEVINEAU,
 - Pour la Ville de Tours, Monsieur Yves MASSOT, Délégué à l'étude et à la préparation des questions concernant l'écologie urbaine et le cadre de vie, l'énergie, les transports, la circulation, le stationnement, la sécurité routière,
 - Pour le Collectif citoyen du tram en faveur d'une desserte de St Pierre des Corps, Monsieur Arnaud DELEPINE,
 - Pour l'association AQUAVIT, Association pour la QUALité de Vie dans l'agglomération Tourangelle, Monsieur François LOUAULT, Président,
 - Pour l'association ADTT, Association pour le Développement du Transport collectif en Touraine, Mrs Jean-Marie BEAUVAIS – Président, Jean-François TROIN – ex Président, Vincent DEGEORGE – Vice-Président,
 - Pour le CHRU de Tours, Monsieur Richard DALMASSO – Directeur Général Adjoint.

Ces entretiens se sont échelonnés sur une durée moyenne de 1h30 et 2h, l'ensemble des acteurs ont accepté cet échange de manière très constructive.

- Remise d'une note de cadrage au maître d'ouvrage le **1^{er} mars 2018** listant et argumentant plusieurs recommandations à considérer avant de finaliser le processus de concertation préalable ;
- Réunion d'échanges sur la base de la note de cadrage avec Tours Métropole (Vice-Président en charge des mobilités et l'équipe projet de la Direction des mobilités), l'assistance à maîtrise d'ouvrage sur la mise en œuvre de la communication et l'animation des événements publics, en présence de mon collaborateur Roger

- Silhol, garant de la cndp en appui ;
- Echanges complémentaires entre début mars et mi-avril pour croisement de regards sur l'ajustement du processus.

Mise en place et fonctionnement de la mission de garant

Les missions et le rôle du garant ont été exposées lors des revues de presse d'ouverture du processus, tant dans la plaquette pédagogique, que le dossier technique ainsi que sur la plateforme internet <http://www.mobilite.tours-metropole.fr/index.php?idtf=7> et l'ensemble des supports flyers, affiches.

L'adresse mail du garant ainsi que l'adresse postale dédiée ont fait l'objet d'une large communication.

J'ai pu exposer mon rôle lors des réunions publiques et ateliers auxquels j'ai participé. J'ai participé aux réunions publiques de La Riche, Chambray Les Tours et St Pierre des Corps. Les contraintes des grèves SNCF ainsi qu'une contrainte professionnelle fixée de longue date me concernant n'ont pas permis à Roger Silhol et moi-même d'assister à la réunion publique de Tours en date du 23 mai, néanmoins j'ai pu visionner l'intégralité de son enregistrement. J'ai également pu assister à l'un des deux ateliers participatifs, tous deux étant basés sur le même contenu et même format.

Lors de ma présence de terrain j'ai pu me rendre disponible aux différentes sollicitations des parties prenantes qui m'ont sollicité afin de les éclairer sur le processus de concertation préalable.

Relations avec le maître d'ouvrage

Les échanges avec le maître d'ouvrage ont été réguliers et constructifs entre mi-décembre 2017 et le 8 juillet 2018, tant dans la préparation du processus que lors de la phase opérationnelle.

Relations avec les autres parties prenantes

Aux entretiens menés en amont du processus, s'est ajouté lors de la phase opérationnelle des échanges par courriers électroniques, téléphone ou de visu se caractérisant par 35 sollicitations, ventilées comme suit :

- Portée à connaissance de contributions directes auprès du garant à Tours Métropole Val de Loire : 21
- Pédagogie sur le processus, les moyens de participer, les modalités de réponses aux questions : 7
- Explication du rôle du garant de la cndp : 4
- Relevé de dysfonctionnements légers en début de processus (site web, salle des registres) qui ont été réglés très rapidement : 3

Définition du périmètre et du calendrier

Le périmètre géographique de la concertation, initialement prévu sur les 22 communes de la Métropole avec une déclinaison des réunions publiques et ateliers sur les communes directement concernées par le tracé a été respecté. L'allongement de la période de concertation de 3 semaines supplémentaires a été arrêté, comparativement à la durée initiale envisagée sur 1 mois, trop courte pour permettre la réalisation du processus retenu et présenté ci-après.

5. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

Principales recommandations du garant,

En complément de l'ajout d'une 5ème réunion publique à St Pierre des Corps et de l'allongement de la durée du processus de concertation de 3 semaines, au regard du contexte et du dispositif envisagé, j'ai exprimé les recommandations complémentaires au maître d'ouvrage :

- Ajouter aux réunions publiques programmées des **ateliers participatifs** complémentaires aux réunions publiques et à la saisine du CODEV (*base de 3 ateliers*) associant une diversité d'acteurs et reposant sur plusieurs formats d'animations alternant présentations courtes et didactiques, tables rondes avec travaux en petits groupes pour faciliter le dialogue et sortir d'un cadre bilatéral. Il m'a semblé également important de signaler que ces ateliers étaient une opportunité pour aborder le dossier dans sa globalité, d'aborder les variantes Royer / Béranger (fortes attentes pré-identifiées), la variante CHU Trousseau / avenue de la république, l'extension de la ligne A vers l'aéroport.
- Le principe de combiner dans la démarche des **événements hors les murs** sur site, passant d'une posture de « convoquant » à « aller vers » sur des lieux emblématiques du projet.
- La nécessité de décliner une **réunion publique spécifique à la situation de St Pierre des Corps** afin d'aborder les enjeux spécifiques de la partie Est métropolitaine et leur articulation avec le projet faisant l'objet de la concertation préalable.
- Des recommandations concernant le **plan de mobilisation et de communication** pour toucher une diversité de parties prenantes ainsi que le contenu et la forme du dossier de concertation.
- La nécessité que Tours Métropole indique sans ambiguïtés les **dispositions prises pour retracer chacune des réunions et en restituer le déroulement** (objet de la réunion, nombre de participants, durée, déroulement, prises de paroles du public, questions posées et réponses du maître d'ouvrage, argumentations échangées...).

Dispositif retenu et mis en œuvre par le maître d'ouvrage

Tours Métropole a bien intégré la nécessité de mettre en place **2 ateliers participatifs**, complémentaires aux réunions publiques, son choix a porté sur un public large et sur les thématiques niveau de services, intermodalité, innovation / nouvelles technologies. **Un troisième atelier a également eu lieu avec le CODEV** pour recueillir les attentes et les idées des membres du CODEV en vue d'améliorer les services rendus sur le réseau de transport, l'usage des modes doux et l'intermodalité.

L'ajout d'une réunion publique et la mise en place d'ateliers n'a pas permis de réaliser un ou deux kiosques du projet, néanmoins **la communication déployée pour mobiliser a porté ses fruits** et tant l'université que le CHU Trousseau ont relayé la consultation des usagers sur site ou via leurs outils en ligne.

La **réunion publique complémentaire à St Pierre des Corps** a été retenue par le Maître d'Ouvrage dans un objectif de pédagogie, d'explication et de projection autour des enjeux.

L'ensemble des réunions publiques ont été enregistrées en vidéos, les ateliers ont fait l'objet de comptes-rendus et toutes les contributions ont été scannées et/ou classées par date pour traitement ultérieur et aide à la synthèse et prise de décision future.

Evaluation des moyens.

Concernant les moyens de communication, d'édition de documents ou d'animation des réunions publiques et ateliers, Tours métropole a fait appel à une assistance externe, ce qui a permis de réaliser le dossier de concertation et la plaquette pédagogique dans les délais impartis. Néanmoins, il est dommageable que cette production de documents se soit élaborée en flux très tendus, une lecture sous contrainte d'une journée pour émettre des remarques sur le contenu du bon à tirer et la forme du dossier ont eu pour conséquence de laisser passer certaines imperfections (répétitions, fautes, éléments de forme).

A l'avenir, il serait ainsi préférable de ne pas produire de tels documents dans la précipitation pour éviter ces écueils.

En dehors de ce bémol sur la production des documents, le plan de mobilisation et de communication a été décliné de manière opérationnelle avec professionnalisme et une implication forte des agents de la métropole.

Les moyens humains et matériels ont été très adaptés et performants tant dans l'animation des réunions publiques et dans celui des ateliers.

Plusieurs usagers m'ont directement fait part de leur étonnement de ne pas avoir reçu d'accusés de réception à leur contribution. Je confirme avoir reçu avec transparence l'ensemble des contributions en lignes ainsi qu'un scanne de l'ensemble des registres et courriers remis à Tours Métropole Val de Loire et sur lesquels le maitre d'ouvrage porte actuellement une analyse détaillée pour prendre du recul et apporter des réponses.

Tours Métropole a fait le choix d'exploiter en interne les échanges survenus lors des réunions et de répondre aux questions posées avec son propre personnel. Le succès de la concertation en termes de contributions rend cette exploitation plus difficile compte tenu des effectifs que Tours Métropole peut affecter à cette tâche. En effet, à cette date, seule une analyse quantitative des contributions m'a été portée à connaissance (reprise plus haut), accompagnée des comptes-rendus d'ateliers, les comptes-rendus des réunions publiques étant en cours de rédaction. Cette situation prive le garant d'une vision synthétique consolidée sur laquelle échanger et apporter des éléments de réflexions utiles à la suite du processus. Néanmoins, elle traduit également la volonté du maitre d'ouvrage de ne pas traiter les contributions dans la précipitation.

Afin de combler cette lacune et à ma demande Tours Métropole m'a transmis en date du 20/06/2018 l'intégralité des contributions en cours de traitement, ce qui m'a permis de porter un premier regard partiel et global sur ce que le processus de concertation préalable a fait émerger (partie suivante).

6. RÉSULTATS DE LA CONCERTATION

Synthèse des observations et propositions émergées pendant la concertation

Le bilan des observations et propositions des citoyens et autres parties prenantes pendant la concertation est en cours d'analyse et de rédaction, en interne, par Tours Métropole Val de Loire. Un premier bilan devrait être produit courant Septembre consolidant de manière ordonnée l'intégralité des enseignements et par la suite des éléments de réponses.

Dans le cadre de ma mission qui consiste également à porter un regard sur ce qu'a permis de produire le processus de concertation, il m'a semblé pertinent de pouvoir porter un premier regard externe et indépendant sur la base d'un échantillon de données a priori représentatif, dans l'attente du rapport plus détaillé et approfondi du maitre d'ouvrage afin de dégager les premières tendances. Pour cela, j'ai pris le temps de lire une à une les 603 contributions en lignes

issues du site internet consultatif, doublons éliminés, pour en tirer des enseignements généraux et quelques recommandations pour les prochaines étapes du processus. **Cette analyse sera à relativiser ultérieurement avec l'analyse du maître d'ouvrage qui aura intégré les registres papiers et autres courriers reçus.**

La Variante boulevard Béranger / Boulevard Royer au coude à coude sur la base des contributions en ligne, en faveur de Royer sur la base des pétitions recensées

Parmi les 603 contributions

- 178 contributions (30 % des contributions en ligne) s'expriment pour la variante Béranger, dont 9 sous conditions ou réserves de limiter l'impact sur les arbres et le caractère patrimonial du boulevard.
- 170 contributions (28 % des contributions en ligne) s'expriment pour la variante Royer avec en parallèle une pétition de 1963 signatures en faveur de cette variante (doublons possibles) le 07/07 contre 155 le 04/07 pour la pétition en faveur de Béranger.

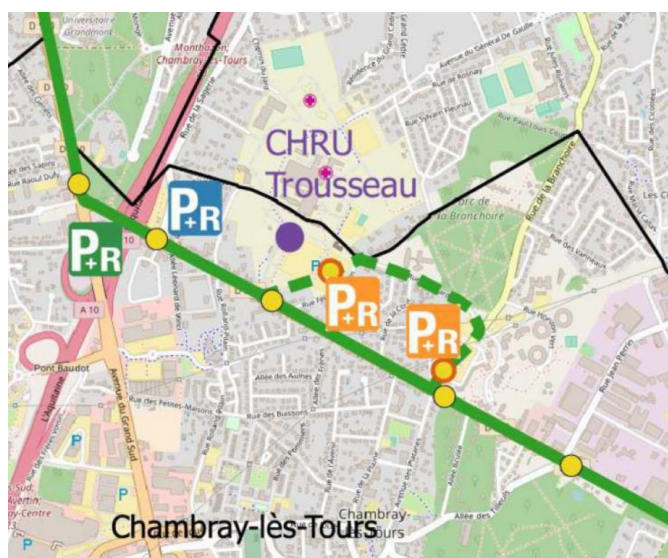


Beaucoup de contribution sont très argumentées pour l'une ou l'autre des variantes.

Cette constatation révèle à quel point ce choix partage l'avis des habitants et sera difficile à arbitrer.

La desserte au plus proche de l'hôpital Trousseau semble faire consensus

La pétition organisée par le CHU recueille 1 532 signatures et 74 contributions en lignes favorisent cette option contre 17 préférant un tracé direct via l'avenue de la République.



L'extension de la ligne A vers l'aéroport mobilise peu d'avis et est mis en balance avec la desserte de la gare TGV de St Pierre des Corps, le CODEV penche en faveur de cette extension vers l'aéroport

21 contributions en ligne seulement s'expriment sur la variante Nord ou Sud de l'extension de la ligne actuelle de tramway vers l'aéroport, parmi celles-ci 10 penchent vers le tracé Sud, 1 pour le tracé Nord, le reste ne le précise pas. Le CODEV émet un avis favorable pour l'extension vers l'aéroport.

Par ailleurs, 13 contributions émettent un avis défavorable pour cette extension en ajoutant pour 8 d'entre elles qu'il serait préférable de privilégier la desserte de la gare TGV de St Pierre des Corps.

26 % des contributions en lignes (156/603) remettent en cause le tracé de base

- 134 usagers (22 %) estiment que la desserte de la gare TGV de St Pierre des Corps devrait être intégrée dans le projet soumis à concertation préalable.

Parmi ces derniers, 100 usagers (17 %) regrettent ou ne comprennent pas pourquoi l'Est de la métropole n'est pas desservi et notamment St Pierre des Corps avec son quartier prioritaire de la Rabatterie, dont 42 de Saint Pierre des Corps et le reste d'autres communes de la métropole.

- Parmi ces 156 contributions, 56 autres usagers remettent en cause le tracé pour d'autres raisons que la non-desserte de l'Est de la métropole.

Globalement des contributions en lignes riches et variées

Les usagers se sont largement exprimés sur le positionnement des stations, les modes doux, les services, l'intermodalité, la tarification.

8,5 % des contributions font des propositions alternatives ou émettent des idées à considérer potentiellement par le maître d'ouvrage et 8 % attendent des réponses précises aux questions qu'ils ont posées.

3,5 % des contributions en ligne s'expriment contre le mode de transport tramway en lien notamment avec son coût.

Évolution du projet résultant de la concertation

Les évolutions du projet relèvent du choix du maître d'ouvrage qui sera porté à connaissance après livraison de son propre bilan. En l'occurrence le garant ne peut donc pas s'exprimer sur ce chapitre.

7. AVIS DU GARANT SUR LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION

Des réunions publiques constructives, animées et faisant l'objet d'une large participation et d'une implication des élus

En termes d'efficacité, toutes les réunions publiques ont réuni un public nombreux, supérieur à celui attendu. A elle seule cette affluence démontre que la concertation correspond à un besoin, qu'elle est un succès et que le projet de ligne n°2 de tramway est suivi avec attention par le public c'est à dire la population de toutes les communes de la métropole situées sur le tracé.

La participation de nombreux élus à plusieurs réunions témoigne de leur implication personnelle dans le processus de concertation, de l'importance de ce projet pour la métropole et de la volonté d'en tirer parti.

Un dialogue constructif entre Tours métropole et St Pierre des corps à signaler

Malgré les frustrations des corpopétrussiens vis-à-vis du projet soumis à concertation, il est à signaler une réunion publique constructive et prospective qui a permis à chaque partie de mieux se comprendre et d'envisager des pistes pour l'avenir (étude potentielle sur la branche St Pierre des Corps dans le cadre de ce projet, évoquée par le Président).

Des outils en lignes ayant fortement mobilisé et permis des contributions alimentant la réflexion

La mobilisation des citoyens sur la plateforme consultative a été très productive, cela est dû à la performance du plan de mobilisation et de communication amont.

Des ateliers aux fonctions pédagogiques et source de dialogue sur des thématiques pertinentes.

Les Ateliers ont permis d'aborder des sujets très diversifiés, élargissant la concertation bien au-delà des seuls impacts environnementaux directement liés à l'infrastructure projetée ; ont ainsi été abordés des aspects socio-économiques, d'urbanisme, d'animation commerciale, de cohésion territoriale, d'accès aux services publics et de circulation intermodale.

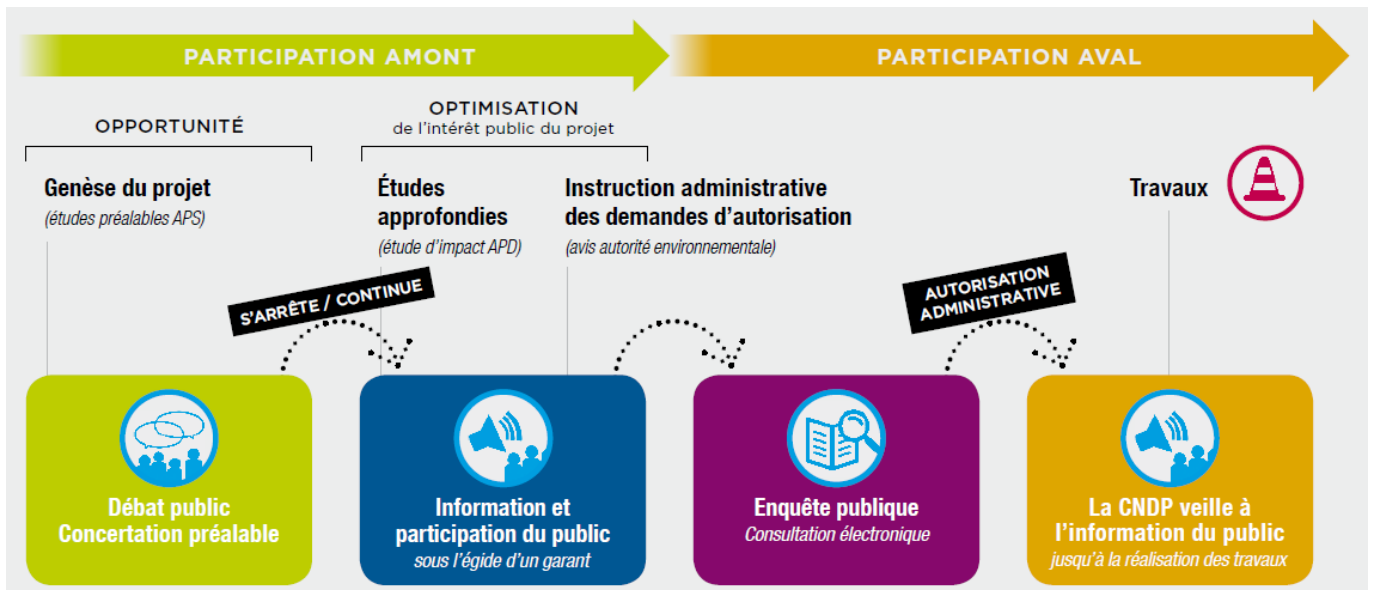
Ils permettent également d'identifier des citoyens mobilisables dans la durée sur de tels enjeux.

Un traitement des contributions asynchrone qui limite un croisement de regard entre le maître d'ouvrage et le garant

Il aurait été plus enrichissant de prévoir un traitement des contributions citoyennes au fil de l'eau de sorte d'avoir une première photographie des contributions le 8 juin et ainsi permettre un croisement de regard entre le maître d'ouvrage et le garant. Cependant, ce choix permet à tours Métropole Val de Loire de traiter les données avec recul et sans précipitation.

La transmission intégrale en toute transparence des données citoyennes est à signaler très positivement.

8. RECOMMANDATION(S) AU MAÎTRE D'OUVRAGE SUR LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC À METTRE EN OEUVRE JUSQU'À L'ENQUÊTE PUBLIQUE



Un espace de dialogue insuffisant sur la variante Royer Béranger compte-tenu des divergences entre usagers qui mériteraient d'être considérées avant de trancher

Dans la phase de préparation du processus de concertation, les entretiens de perception menés auprès de quelques parties prenantes, l'analyse du contexte et des enjeux avaient révélé à quel point les arguments ou contre-arguments pour la variante Royer / Béranger divisaient potentiellement. C'est pour cette raison que j'avais préconisé la déclinaison d'ateliers intégrant cette thématique de dialogue. Tours Métropole a préféré focaliser sur ce sujet hors ateliers, afin de cerner d'abord les différents positionnements par consultation en ligne ou réunions publiques.

Compte-tenu des divergences fortes sur ce sujet, il m'apparaît indispensable de bien partager aux usagers les arguments des uns et des autres qui ont été évoqués, pour que chaque partie tente de comprendre les intérêts respectifs de chacun. Ensuite, autant que faire se peut, la mise en place d'ateliers de dialogue territorial permettant de sélectionner avec les habitants concernés les points les plus importants à débattre, de manière constructive, avec éventuellement une charte de participation définissant les règles de dialogue et les engagements des parties, me semble un minimum. En effet, cette concertation préalable a permis de recueillir beaucoup d'avis contradictoires grâce à la diversité des modes de consultation, il serait dommage de ne pas en faire une matière à débat dans les prochains mois.

L'enjeu de desserte de la gare TGV de st Pierre des Corps s'avère faire l'objet d'une demande significative des usagers qui mérite concertation.

Cette thématique apparaît en quelque sorte comme un sujet orphelin de la démarche de concertation et mériterait d'être concertée davantage en réponse aux attentes exprimées par les citoyens.

La nécessité de planifier une réunion de restitution une fois les enseignements de la concertation préalable tirés et les décisions d'évolution du projet arrêtées

Le processus de concertation ne s'achève pas avec la dernière réunion publique, mais après, une fois que le maître d'ouvrage a rendu compte de l'utilisation qu'il a faite des résultats de la concertation. Cette dernière étape du processus de concertation est non seulement indispensable, mais essentielle à la crédibilité de l'ensemble du processus ainsi qu'à celle des dispositifs suivants de concertation.

9. LISTE DES ANNEXES

- **ANNEXE 1** : Liste des parties prenantes associées lors de la phase amont précédant la concertation préalable

- **ANNEXE 1 : Liste de ces parties prenantes associées lors de la phase amont**

STRUCTURE	DETAIL	OBJET	DATES
REUNIONS INSTITUTIONNELLES			
commune	CHAMBRAY LES TOURS commission générale	résultats phase 1 et phase 2 étude TCSP	18/05/2017
commission	JOUE LES TOURS Commission générale	résultats phase 1 et phase 2 étude TCSP	29/05/2017
commune	LA RICHE commission générale + conseil municipal	résultats phase 1 et phase 2 étude TCSP	20/04/2017
commune	SAINT AVERTIN commission générale	résultats phase 1 et phase 2 étude TCSP	16/05/2017
commune	SAINT CYR SUR LOIRE commission générale	résultats phase 1 et phase 2 étude TCSP	02/05/2017
commune	SAINT PIERRE DES CORPS commission générale + conseil municipal	résultats phase 1 et phase 2 étude TCSP	25/04/2017
commune	SAINT PIERRE DES CORPS	tracé à SPDC - présentation résultats étude complémentaire	25/09/2017
commune	TOURS commission générale	résultats phase 1 et phase 2 étude TCSP	26/04/2017
commune	TOURS direction des services techniques	présentation projet	19/06/2017
commune	TOURS Présentation au nouveau maire de Tours	résultats phase 1 et phase 2 étude TCSP	28/11/2017
commune	TOURS ET CHAMBRAY	présentation des dispositions de circulation dans le cadre de la mise en œuvre de la ligne 2 de tramway - secteur sud Cher	18/10/2017
commune	TOURS et LA RICHE	présentation des dispositions de circulation dans le cadre de la mise en œuvre de la ligne 2 de tramway-secteur nord Cher	13/11/2017
état	PREFECTURE	procédures et planning	17/11/2017
état	<i>PREFECTURE + autres services</i>	<i>présentation du projet</i>	06/02/2018
commission	TMVL Commission thématique "mobilités - infrastructures - voirie - espace public"	résultats phase 1 et phase 2 étude TCSP	07/06/2017
commission	TMVL Commission générale	résultats phase 1 et phase 2 étude TCSP	03/07/2017
commission	TMVL Conseil de Développement	résultats phase 1 et phase 2 étude TCSP	06/07/2017
comité	COFIL	présentation du projet et des modalités de la concertation publique	09/12/2017



Commission nationale
du **débat public**

244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr