

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



ANNEXES

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

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

Table des matières

Annexe 1 : Arrêté préfectoral n° SAIPP/BE/24-15 du 25 juillet 2025	page 3
Annexe 3 : Plan des transports en commun	page 9
Annexe 3 : Annalyse socio-économique	page 10
Annexe 4 : Certificats d'affichage	page 11
Annexe 5 : « Mémo » secrétaires	page 15
Annexe 6 : Avis d'enquête	page 18
Annexe 7 : Annonces légales	page 19
Annexe 8 : Plan d'affichage	page 21
Annexe 9 : Constats d'huissier	page 22
Annexe 10 : Publicité sur les réseaux sociaux	page 25
Annexe 11 : Article Nouvelle République du 22 septembre 2024	page 27
Annexe 12 : Les permanences	page 28
Annexe 13 : Médiatisation de l'enquête publique	page 30
Annexe 14 : Réunion publique durant l'enquête publique	page 32
Annexe 15 : PV de synthèse du 12 novembre 2024	page 33
Annexe 16 : Mémoire en réponse du 27 novembre 2024	page 57

ANNEXE 1 : Arrêté préfectoral n° SAIPP/BE/24-15 du 25 juillet 2024



ARRÊTÉ n° SAIPP/BE/24-15 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à :

- la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet Lignes2tram sur les communes de La Riche, Tours, Joué-les-Tours, Chambray-lès-Tours et Saint-Pierre-des-Corps et valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) des communes de Tours et Chambray-les-Tours ;
- l'enquête parcellaire ;
- l'autorisation de porter atteinte aux allées et alignement d'arbres bordant les voies ouvertes à la circulation publique ;
- la dérogation aux mesures de protection des espèces protégées

Le préfet d'Indre-et-Loire
Chevalier de la Légion d'honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite

Vu le Code de l'environnement, notamment ses articles L122-1 et suivants, R122-1 et suivants, L123-1 et suivants et R123-1 et suivants, L.350-3 et R.350-20 et suivants, L.411-2 et R.411-6 et suivants ;

Vu le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment ses articles L110-1 et suivants ;

Vu le Code de l'urbanisme, notamment ses articles L153-54 et suivants, R153-13 et R153-14 ;

Vu le Code des transports, notamment ses articles L 1511-2 à L 1511-4 ;

Vu le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 modifié, relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

Vu le décret du 7 décembre 2022 portant nomination de Monsieur Patrice Latron en qualité de préfet d'Indre-et-Loire ;

Vu la délibération du conseil métropolitain du 16 octobre 2017 arrétant le projet de principe du réseau de transports en commun en site propre de Tours Métropole Val de Loire ;

Vu la délibération du conseil métropolitain du 18 décembre 2017 relative au lancement de la concertation préalable portant sur la réalisation d'un projet de mobilités et décrivant les objectifs et les modalités de concertation pour la deuxième ligne de tramway de Tours Métropole Val de Loire ;

Vu le bilan de la concertation publique préalable relative à la réalisation de la deuxième ligne de tramway et ses composantes approuvé par délibération n° C_18_12_17_025 du 17 décembre 2018 du conseil métropolitain ;

Vu la délibération du comité syndical du Syndicat des mobilités de Touraine du 8 juillet 2022 prenant acte de la demande de Tours Métropole Val-de-Loire d'étudier la ligne 2 de tramway par le boulevard Jean Royer ;

Vu la délibération du conseil métropolitain du 22 mai 2023 approuvant la poursuite du projet de deuxième ligne de tramway sur la base du tracé empruntant le boulevard Jean Royer et l'engagement des études d'avant-projet, et s'engageant à contribuer au financement du Syndicat des Mobilités de Touraine ;

Vu la délibération du syndicat des mobilités de Touraine du 6 décembre 2023 approuvant les modalités de la concertation relative à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des villes de Tours et de Chambray-lès-Tours ;

Vu le bilan de la concertation relative à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des villes de Tours et de Chambray-lès-Tours approuvé par délibération n°C 24/03/07 du 21 mars 2024 du syndicat des mobilités de Touraine ;

Vu le dossier de la demande de déclaration d'utilité publique (DUP) emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) – approbation du dossier d'enquête parcellaire – et approbation des dossiers administratifs « autonomes » (déclaration de modification d'une ICPE ; déclaration au titre de la loi sur l'eau ; autorisation de défrichement ; autorisation de porter atteinte aux allées et alignement d'arbres bordant les voies ouvertes à la circulation publique ; dérogation à la protection des espèces), approuvé par délibération du syndicat des mobilités de Touraine du 21 mars 2024 ;

Vu la délibération du syndicat des mobilités de Touraine n°C 24/03/09 du 21 mars 2024 relatif à la demande d'ouverture d'une enquête publique préalable à la DUP et à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des villes 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 rogation à la protection des espèces ;

Vu la délibération du conseil métropolitain n°C_24_05_13_006 du 13 mai 2024 relatif à l'avis sur le projet « Lignes2tram » dans le cadre de la procédure d'utilité publique ;

Vu les avis favorables émis par les conseils municipaux de La Riche le 22 mai 2024, Tours le 27 mai 2024, Joué-lès-Tours le 27 mai 2024 et Chambray-lès-Tours le 23 mai 2024 ;

Vu l'avis défavorable émis par le conseil municipal de Saint-Pierre-des-Corps du 29 mai 2024 ;

Vu l'avis de la Direction départementale des Finances publiques d'Indre-et Loire du 10 avril 2024 ;

Vu l'avis de l'Architecte des bâtiments de France du 2 mai 2024 ;

Vu l'avis de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement du 6 mai 2024 ;

Vu l'avis de la Direction régionale des affaires culturelles du 27 mai 2024 ;

Vu l'avis de l'Agence Régionale de Santé Centre Val-de-Loire du 3 juin 2024 ;

Vu l'avis de l'Institut national de l'origine et de la qualité du 3 juin 2024 ;

Vu l'avis de la Direction départementale des territoires du 3 juillet 2024 ;

Vu le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint organisée le 24 juin 2024 sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) des communes de Tours et de Chambray-lès-Tours ;

Vu l'avis délibéré n°2024-4592 émis par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) du 28 juin 2024 ;

Vu la décision du tribunal administratif d'Orléans N° E24000084/45 du 30 mai 2024 portant désignation des membres de la commission d'enquête ;

Vu le courrier du 27 mars 2024 du président du syndicat des mobilités de Touraine sollicitant l'organisation d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et d'une enquête parcellaire ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture,

ARRÊTE

Article 1^{er} : OBJET DE L'ENQUÊTE

Il sera procédé à une enquête publique unique, dans les formes prescrites par le Code de l'environnement, en vue de la réalisation du projet « Lignes2tram » sur les communes de La Riche, Tours, Joué-lès-Tours, Chambray-lès-Tours et Saint-Pierre-des-Corps.

Le projet « Lignes2tram » se caractérise par :

- 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.

L'enquête portera sur :

- une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet « Lignes2tram » ;
- une enquête parcellaire ;
- une enquête publique relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Tours et Chambray-lès-Tours ;
- une enquête publique relative aux autorisations de porter atteinte aux arbres d'alignement pour les communes de La Riche, Tours et Chambray-lès-Tours ;
- une enquête publique pour la dérogation à la protection des espèces protégées ;

Pour ces deux derniers objets, l'enquête publique se substituera à la participation du public par voie électronique requise par le Code de l'environnement.

Article 2 : DATES DE L'ENQUÊTE

Cette enquête se déroulera durant 39 jours consécutifs, du **lundi 23 septembre 2024 à 14h00 au jeudi 31 octobre à 17h00 inclus**.

Article 3 : COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission d'enquête, désignée par le tribunal administratif d'Orléans, est composée comme suit :

Président de la commission d'enquête :

- Monsieur Bernard DUCATEAU, général de l'armée de l'air en retraite,

Membres titulaires de la commission d'enquête :

- Madame Nicole TAVARES, Trésorier principal en retraite,
- Monsieur Pascal PICARD, directeur d'hôpital en retraite.

En cas d'empêchement de Monsieur Bernard DUCATEAU, la présidence de la commission sera assurée par Madame Nicole TAVARES, premier membre titulaire de la commission.

Par ailleurs, Monsieur Francis LERE est désigné en qualité de commissaire enquêteur suppléant dans le cadre de cette enquête.

Article 4 : SIÈGE DE L'ENQUÊTE

Le siège de l'enquête est fixé à la mairie de Tours, 1 à 3 rue des Minimes – 37 926 TOURS CEDEX 9.

Article 5 : COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE

Le dossier d'enquête comprendra :

- 1 dossier de demande de déclaration d'utilité publique ;
- 1 dossier d'enquête parcellaire ;
- 2 dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (Tours et Chambray-lès-Tours) ;
- 1 dossier administratif relatif aux procédures « autonomes » (déclaration prévue par le titre Ier du livre II du code de l'environnement (« loi sur l'eau ») ; autorisation de défrichement ; autorisation de porter atteinte aux allées et alignement d'arbres bordant les voies ouvertes à la circulation publique ; dérogation à la protection des espèces).

Article 6 : CONSULTATION DU DOSSIER D'ENQUÊTE

Le dossier d'enquête sera consultable par toutes les personnes intéressées durant la période mentionnée à l'article 2, aux jours et heures habituels d'ouverture au public en mairie des communes de La Riche, Tours (et sa mairie annexe des Fontaines), Joué-les-Tours, Chambray-lès-Tours et Saint-Pierre-des-Corps.

Le dossier sera également consultable à tout moment sur le site suivant :

<https://www.registre-numerique.fr/enquete-publique-lignes2tram> accessible en direct et/ou par le biais du site internet des services de l'État en Indre-et-Loire :

<http://www.indre-et-loire.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques-en-cours>

Ainsi que par le biais du site du projet : <https://lignes2tram.fr/>

Article 7 : OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS DU PUBLIC

Pendant toute la durée de l'enquête, le public pourra consigner ses observations et propositions sur le projet :

– **prioritairement sur le registre dématérialisé** accessible sur le site internet dédié à l'enquête, accessible via le lien suivant : <https://www.registre-numerique.fr/enquete-publique-lignes2tram>

– par courriel à l'adresse de messagerie dédiée :

enquete-publique-lignes2tram@mail.registre-numerique.fr

Ces contributions seront tenues à la disposition du public sur le site internet dédié à l'enquête durant toute la durée de celle-ci.

– sur un registre établi sur feuillets non mobiles, déposé en mairie des communes de La Riche, Tours (et sa mairie annexe des Fontaines), Joué-les-Tours, Chambray-lès-Tours et Saint-Pierre-des-Corps. Chaque registre d'enquête sera coté et paraphé par un membre de la commission d'enquête et ouvert par le maire de la commune concernée.

– par courrier postal à la mairie de Tours, 1 à 3 rue des Minimes – 37 926 TOURS CEDEX 9, siège de l'enquête, à l'attention du président de la commission d'enquête qui les visera et les annexera au registre d'enquête, où elles seront tenues à la disposition du public.

Article 8 : PUBLICITÉ DE L'ENQUÊTE

Par voie de presse : Un avis portant à la connaissance du public l'ouverture de l'enquête sera publié par les soins du préfet d'Indre-et-Loire et aux frais du responsable de projet, au moins quinze jours avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci, dans deux journaux diffusés dans le département, à savoir la Nouvelle République et la Nouvelle République édition du dimanche.

Par voie d'affichage : le syndicat des mobilités de Touraine procédera à l'affichage de l'avis au public dans les mairies de La Riche, Tours, Joué-les-Tours, Chambray-lès-Tours et Saint-Pierre-des-Corps et sur les lieux prévus de la réalisation du projet, au moins quinze jours avant le début de l'enquête, soit au plus tard le dimanche 8 septembre 2024, et jusqu'au jeudi 31 octobre 2024, terme de l'enquête. Les caractéristiques et dimensions de l'affichage sont fixées par l'arrêté NOR : TRED2124162A du 9 septembre 2021.

En ligne : Cet avis sera également consultable sur le site internet des services de l'État dans le département d'Indre-et-Loire (<https://www.indre-et-loire.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques-en-cours>), ainsi que sur le site du projet <https://lignes2tram.fr/>

L'accomplissement de l'ensemble de ces formalités sera justifié par le certificat établi par chaque maire, au plus tôt le lendemain du dernier jour de l'enquête, soit le vendredi 1^{er} novembre 2024, ainsi que par un original de la page de chacun des journaux dans lequel aura paru l'avis d'enquête publique.

Article 9 : PRESCRIPTIONS RELATIVES A L'ENQUÊTE PARCELLAIRE – NOTIFICATIONS INDIVIDUELLES

La notification individuelle du dépôt du dossier dans les mairies sera faite par l'expropriant sous pli recommandé avec demande d'avis de réception aux propriétaires figurant sur la liste établie dans les conditions prévues par l'article R. 131-6 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, lorsque leur domicile est connu d'après les renseignements recueillis par l'expropriant ou à leurs mandataires, gérants, administrateurs ou syndics.

En cas de domicile inconnu, la notification sera faite en double copie au maire concerné qui en fera afficher une et, le cas échéant, au locataire ou preneur de bail rural. Les récépissés des lettres recommandées et éventuellement, les procès verbaux de notifications seront joints au dossier.

Cette notification doit être terminée avant le dépôt du dossier en mairies. Par conséquent, les envois doivent être faits au moins quinze jours avant la date d'ouverture de l'enquête, pour tenir compte du délai de retrait des recommandés.

Article 10 : PERMANENCES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Un ou plusieurs membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public selon le calendrier suivant :

Lieu	Adresse	Date
Mairie de Tours	3, rue des Minimes 37 926 TOURS	Lundi 23 septembre 2024 de 14H à 17H
Tours	Marché de la place de Strasbourg 37 000 TOURS	Jeu di 26 septembre 2024 de 9H à 12H
Mairie de Chambray-les-Tours	6, rue de la Mairie 37170 CHAMBRAY-LÈS-TOURS	Mardi 1er octobre 2024 de 14H à 17H
Mairie de Saint-Pierre-des-Corps	34, avenue de la République 37703 SAINT-PIERRE-DES-CORPS	Samedi 5 octobre 2024 de 9H à 12H
Mairie de La Riche	Place du Maréchal-Leclerc BP 102 37521 LA RICHE CEDEX	Samedi 12 octobre 2024 de 9H à 12H
Mairie de Joué-les-Tours	Parvis Raymond-Lory 37301 JOUÉ-LÈS-TOURS	Mardi 15 octobre 2024 de 14H à 17H
Mairie de quartier des Fontaines à Tours	11, rue de Saussure 37550 TOURS	Vendredi 25 octobre 2024, de 9H à 12H
Mairie de Tours	3, rue des Minimes 37 926 TOURS	Jeu di 31 octobre 2024 de 14H à 17H

La commission d'enquête entendra toute personne qu'il lui paraît utile de consulter.

Article 11 : CLÔTURE DE L'ENQUÊTE

À l'expiration du délai d'enquête, soit le jeudi 31 octobre 2024 à 17 heures, les registres d'enquête et le dossier seront transmis dans les vingt-quatre heures par chaque maire au président de la commission d'enquête, et clos par lui.

Après clôture du registre d'enquête, le président de la commission d'enquête rencontrera, dans un délai de huit jours, le responsable du projet et lui communiquera les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse.

Le délai de huit jours court à compter de la réception par le président de la commission d'enquête du registre d'enquête et des documents annexés. Le responsable du projet disposera d'un délai de quinze jours pour produire ses observations.

Article 12 : RAPPORT ET CONCLUSIONS MOTIVÉES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE ET OBSERVATIONS DU PORTEUR DE PROJET

La commission d'enquête établira un rapport relatant le déroulement de l'enquête et examinera les observations recueillies. Elle consignera dans un document séparé ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables avec réserves ou défavorables aux opérations projetées.

Dans un délai de 30 jours à compter de la date de la clôture de l'enquête, soit le samedi 30 novembre 2024 au plus tard, le président de la commission d'enquête transmettra le registre et le dossier d'enquête avec les documents annexés, accompagnés de son rapport et de ses conclusions motivées, au préfet d'Indre-et-Loire (bureau de l'environnement).

Une copie du rapport et des conclusions sera tenue à la disposition du public à la préfecture d'Indre-et-Loire et dans chaque mairie concernée, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Par ailleurs, les personnes intéressées pourront obtenir communication du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur auprès du préfet d'Indre-et-Loire dans les conditions prévues par le code des relations entre le public et l'administration.

Article 13 : AUTORITÉ COMPÉTENTE ET NATURE DE LA DÉCISION ADOPTÉE AU TERME DE L'ENQUÊTE

À l'issue de la procédure, le préfet d'Indre-et-Loire est l'autorité compétente pour statuer sur :

- la déclaration d'utilité publique du projet emportant mis en compatibilité des PLU de Tours et Chambray-lès-Tours ;
- la cessibilité des parcelles nécessaires à sa réalisation et susceptibles d'être acquises par voie amiable ou par voie d'expropriation ;
- l'autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres et à la dérogation à la protection des espèces protégées.

Article 14 : AUTORITÉ RESPONSABLE DU PROJET

Le projet est présenté par le Syndicat des Mobilités de Touraine.

Pendant toute la durée de l'enquête publique, des informations peuvent être demandées à l'adresse suivante :

- mèl : mobilites@mobilites-touraine.fr
- adresse postale : 60 avenue Marcel Dassault CS 30 651 – 37 206 Tours Cedex.

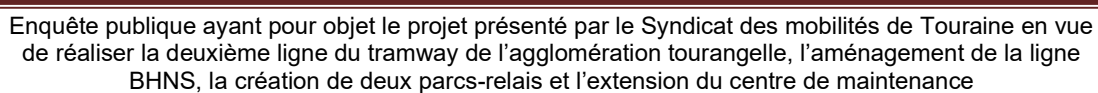
Article 15 : EXÉCUTION

Le secrétaire général de la préfecture, le président du syndicat des mobilités de Touraine, les maires des communes de La Riche, Tours, Joué-les-Tours, Chambray-les-Tours et Saint-Pierre-des-Corps et les membres de la commission d'enquête sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Tours, le 25 JUL. 2024

Le préfet,

 Patrice LATRON



ANNEXE 3 : Analyse socio-économique

La Loi LOTI¹ de 1982 impose² 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.

En complément de l'analyse qualitative et quantitative des coûts et bénéfices présentée précédemment, cette évaluation s'appuie sur un « bilan socio-économique », ou bilan monétarisé, qui a pour objet de mesurer les effets du projet en termes de coûts et d'avantages monétarisés pour la collectivité. Pour cela, il prend en compte d'une part les coûts monétaires supplémentaires (investissement, renouvellement, exploitation) et les recettes monétaires supplémentaires (recettes billettiques, taxes, etc...). D'autre part, il monétarise des effets qui n'ont pas de valeur monétaire, tels que des gains de temps ou des améliorations du cadre de vie des riverains, à l'aide de valeurs de référence³ conventionnelles

Ce « 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. Il est établi par différence entre les situations avec projet et sans projet, selon une méthodologie codifiée, applicable et commune à l'ensemble des projets d'infrastructures de transport sur le territoire français.

La rentabilité socio-économique se distingue de la rentabilité financière qui porte uniquement sur les flux financiers (recettes de titre de transport, subventions, charges d'exploitation...). La rentabilité socio-économique tient également compte des coûts et avantages socio-économiques, tels que les gains de temps, l'effet de serre, la pollution atmosphérique, etc.

Les résultats du bilan socio-économique sont exprimés en euros de valeur monétaire 2022. Les valeurs positives des avantages présentés représentent les bienfaits apportés par le projet, tandis que les valeurs négatives indiquent une dégradation des postes concernés.

Les indicateurs synthétiques des bilans socio-économiques intègrent l'ensemble des coûts et des avantages qui ont été calculés :

- la **VAN-SE, Valeur Actualisée Nette Socio-Economique**, permet de traduire la valeur que crée un projet au bénéfice de l'ensemble de la Collectivité. Elle correspond à la somme pondérée (exprimée en euros) des coûts et avantages apportés par le projet, année après année, aux différents acteurs. La pondération adoptée est fixée par le cadre réglementaire et traduit la valeur accordée à chacun des effets. Si la VAN-SE est positive, le projet est rentable en termes socio-économiques. Le projet est d'autant plus créateur de valeur pour la Collectivité que la VAN-SE est élevée ;
- la **VAN-SE par euro investi** est le ratio du bénéfice actualisé sur le coût d'investissement actualisé du projet (y compris les investissements en matériel roulant et les coûts de régénération). Cet indicateur permet de déterminer l'efficacité de l'investissement initial en affichant la création de valeur générée par un euro investi ;
- le **Taux de Rentabilité Interne (TRI)** est la valeur du taux d'actualisation pour laquelle la VAN-SE dégagée par le projet est nulle. Un projet est rentable lorsque son TRI est supérieur au taux d'actualisation en vigueur.

¹ Loi d'Orientation sur des Transports Intérieurs.

² 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.

³ Par exemple la valeur du temps ou le coût de la tonne de CO2.

Annexe 4 : Certificats d'affichage

DÉPARTEMENT D'INDRE-ET-LOIRE

COMMUNE DE TOURS

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné(e) Emmanuel DENIS

maire de la commune de TOURS

certifie que l'arrêté préfectoral n° SAIPP/BE/24-15, ainsi que l'avis d'enquête publique relatifs à l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet "Lignes2Tram", l'enquête parcellaire, l'autorisation d'atteinte aux arbres d'alignement et la dérogation "espèces protégées"

ont été affichés à compter du 06 septembre 2024

aux lieux suivants : _____

- Mairie de Tours, 1 à 3 rue des Minimes, 37000 TOURS,
- Mairie annexe Sainte Radegonde, 2 place Alexandre Rousseau, 37100 TOURS,
- Mairie annexe Saint Symphorien, 1 Esplanade François Mitterrand, 37100 TOURS,
- Centre Municipal des Sports, 37 rue Galpin Thiou, 37000 TOURS,
- Bibliothèque centrale, 2 bis avenue André Malraux, 37000 TOURS,
- Médiathèque François Mitterrand, 2 Esplanade François Mitterrand, 37100 TOURS.

Ils sont restés à la disposition de toute personne intéressée jusqu'à la fin de l'enquête soit jusqu'au 31/10/2024 inclus

En foi de quoi je délivre le présent certificat d'affichage pour valoir ce que de droit.

Fait à TOURS, le 04/11/2024



CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Objet : Projet Lignes2tram

Dans le cadre de l'opération susvisée, Monsieur le maire de LA RICHE soussigné, certifie avoir affiché du

23/09/24 au 31/10/24 inclus

les courriers de notification de l'enquête parcellaire, concernant le(s) propriétaire(s) suivant(s) :

Commune de LA RICHE

N° Propriétaire	Propriétaire	Observations
APO84/00111	Madame Augustine TELLERAIN	Décédée / recherches infructueuses
APO84/00113	Monsieur Joël TELLERAIN	Décédé / recherches infructueuses
APO84/00251	LE SYNDICAT DES COPROPRIETAIRES DE LA PARCELLE AO385 représenté par son Syndic de copropriété	
APO84/03105	Madame Marie CHARBONNEAU	
APO84/00324	Monsieur Julien BARROIS	
APO84/00329	Monsieur Marcel GAL	Décédé / recherches infructueuses
APO84/00361	Madame Henriette JOSIEN	Décédée / recherches infructueuses
APO84/00362	Monsieur André JOSIEN	Décédé / recherches infructueuses
APO84/00371	Monsieur Michel MENDES-BATISTA	Décédé / recherches infructueuses
APO84/00371	Monsieur Michel MENDES-BATISTA	
APO84/03111	SCI ILOE, représentée par ses Gérants Mme BRUZEAU Irène et M. CERUTTI Ludovic	
APO84/03112	Madame LE GRAND Martine	
APO84/03113	Madame HUSSEY Joëlle	
APO84/00351	Madame TREFFANDIER Marguerite	
APO84/00352	Madame GENTILLEAU Annie	
APO84/00353	Monsieur TREFFANDIER Michel	

Cachet de la Mairie



Pour servir et valoir ce que de droit

Fait en mairie de LA RICHE

Le 28/11/2024

Le Maire

Le Maire,


Sébastien CLÉMENT

1 / 1

DÉPARTEMENT D'INDRE-ET-LOIRE

COMMUNE DE JOUÉ-LÈS-TOURS

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

Je soussigné(e) Frédéric AUGISmaire de la commune de JOUÉ-LÈS-TOURS

certifie que l'arrêté préfectoral n° SAIPP/BE/24-15, ainsi que l'avis d'enquête publique relatifs à l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet « Ligne2Tram », l'enquête parcellaire, l'autorisation d'atteinte aux arbres d'alignement et la dérogation « espèces protégées »

ont été affichés à compter du 23 septembre 2024

au lieu suivant : Mairie de Joué-lès-Tours

Il est resté à la disposition de toute personne intéressée jusqu'à la fin des opérations soit jusqu'au 31 octobre 2024 inclus

En foi de quoi je délivre le présent certificat d'affichage pour valoir ce que de droit.

Fait à JOUÉ-LÈS-TOURS, le 04 Novembre 2024

*Signature du maire
ou de son représentant*



Le Maire,
Président
Tours Métropole Val de Loire,

Frédéric AUGIS

*(prénom, nom et qualité du signataire)
(cachet de la mairie)*

Certificat d'affichage à établir au plus tôt le lendemain de la fin des opérations

À retourner à : préfecture d'Indre-et-Loire

SAIPP – bureau de l'environnement

37 925 TOURS CEDEX 9

ou par mél : pref-environnement@indre-et-loire.gouv.fr

DÉPARTEMENT D'INDRE-ET-LOIRE

COMMUNE DE CHAMBRAY-LES-TOURS

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

Je soussigné(e) Christian GATARDmaire de la commune de CHAMBRAY-LES-TOURS

certifie que l'arrêté préfectoral n° SAIPP/BE/24-15, ainsi que l'avis d'enquête publique relatifs à l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet "Lignes2Tram", l'enquête parcellaire, l'autorisation d'atteinte aux arbres d'alignement et la dérogation "espèces protégées"

ont été affichés à compter du 05 septembre 2024au lieu suivant : Mairie + lieux habituels*Ils sont restés à la disposition de toute personne intéressée jusqu'à la fin de l'enquête soit jusqu'au 31 octobre 2024 inclus

En foi de quoi je délivre le présent certificat d'affichage pour valoir ce que de droit.

Fait à Chambrey-ls, le 04 novembre
2024

Signature du maire ou président de l'EPCI
ou de son représentant
ou du sous-préfet (selon le lieu d'affichage)



Le Maire,
[Signature]
Christian GATARD
(prénom, nom et qualité du signataire)
(cochet de la mairie ou de l'EPCI ou de la sous-préfecture)

Certificat d'affichage à établir au plus tôt le lendemain du dernier jour de l'enquête.

À retourner à : préfecture d'Indre-et-Loire

SAIPP – bureau de l'environnement

37 925 TOURS CEDEX 9

ou par mél : pref-environnement@indre-et-loire.gouv.fr

* Médiathèque
Salle Yves Renault
Piscine
Gymnase Fontaine Blanche
Salles Godefroy et Marcadet

Annexe 5 : « Mémo » secrétaires

Recommandations aux mairies enquête publique sur la ligne2tram de l'agglomération tourangelle

Ces recommandations complètent l'arrêté préfectoral et les directives de la préfecture sur des points particuliers. Elles s'appuient sur plusieurs années d'expérience et sur les questions qui peuvent être posées aux personnes qui accueillent le public durant les enquêtes.

Rappels

Siège de l'enquête : mairie de Tours, au 3 rue des Minimes

Autres mairies concernées : mairie de quartier des Fontaines à Tours, La Riche, Joué-les-Tours, Chambray-lès-Tours et Saint-Pierre-des-Corps

Permanences :

Date		Lieu
Lundi 23 septembre	14h00 à 17h00	Mairie de TOURS
Jeudi 26 septembre 2024	9h00 à 12h00	Marché de la place de Strasbourg à TOURS
Mardi 1 ^{er} octobre 2024	14h00 à 17h00	Mairie de CHAMBRAY-LES-TOURS
Samedi 5 octobre 2024	9h00 à 12h00	Mairie de SAINT-PIERRE-DES-CORPS
Samedi 12 octobre 2024	9h00 à 12h00	Mairie de LA RICHE
Mardi 15 octobre 2024	14h00 à 17h00	Mairie de JOUE-LES-TOURS
Vendredi 25 octobre 2024	9h00 à 12h00	Mairie du quartier des Fontaines à TOURS
Jeudi 31 octobre 2024	14h00 à 17h00	Mairie de TOURS

Dossier d'enquête

Les dossiers d'enquête seront déposés dans les 5 mairies par Transamo. Ils auront été au préalable vérifiés et paraphés par un membre de la commission d'enquête.

Le public pourra prendre connaissance du dossier d'enquête publique en mairie durant les horaires d'ouverture de la mairie en version papier.

Il n'est pas prévu :

- de pouvoir consulter le dossier papier avant l'ouverture d'enquête, le lundi 23 juin 2024 à 14h00 ;
- durant l'enquête, de pouvoir consulter le dossier hors période d'ouverture de la mairie.

En revanche, le dossier numérique pourra être consulté sur le site internet dédié toute la durée de l'enquête, à n'importe quelle heure.

Il est parfois demandé lors des permanences ou lors de la lecture du dossier en mairie une photocopie d'une ou plusieurs pages du dossier ou du registre. Si c'est possible techniquement (et financièrement...), la commission ne s'y oppose pas.

Le public peut également photographier les pages du dossier.

S'il y a eu consultation du dossier, bien vérifier avant la fermeture de la mairie qu'il n'y a pas eu de substitution de pièces. Il est déjà arrivé que des pièces du dossier disparaissent... Toutes les pièces ont été numérotées et paraphées. Signaler rapidement à la commission toute anomalie.

La commission récupérera le dossier déposé en mairie de Tours en fin d'enquête, qui sera remis à la préfecture en même temps que le rapport et l'avis de la commission, pour être en mesure de répondre si un contentieux apparaissait sur les pièces du dossier. Les autres dossiers seront récupérés ultérieurement.

Le registre d'enquête

Un registre sera déposé dans chaque mairie.

Les registres papier ont été paraphés par nos soins. Il existe également un registre numérique : les mairies ne sont pas concernées.

Ouverture des registres papier : à ouvrir au lundi 23 septembre à 9h00 par Monsieur le Maire.

Clôture du registre papier : le jeudi 31 octobre 2024 à 17h00 juste après la dernière permanence par un membre de la commission.

La commission emportera tous les registres papier en fin d'enquête. La commission définira les modalités de récupération des différents registres le 31 octobre en concertation avec les mairies.

Le registre est public, il peut être consulté par le public. Le public peut également photographier les pages du registre.

Accueil du public

Cette enquête publique d'une importance particulière devrait susciter une forte mobilisation.

En général, les municipalités mettent la salle du conseil à la disposition de la commission.

Lors de chaque permanence, 2 ou 3 membres de la commission recevront le public individuellement (y compris les personnes qui représentent une association), ou collectivement avec l'accord des personnes.

Prévoir un lieu d'attente en dehors de cette salle. Le public ne peut attendre dans la pièce où la commission reçoit les personnes souhaitant se renseigner auprès de la commission d'enquête et/ou déposer une observation.

En cas d'affluence du public, la permanence pourra être prolongée au-delà des heures prévues.

Si affluence massive, des feuilles vierges seront distribuées aux personnes présentes afin qu'elles puissent déposer leurs observations.

Observations / remarques / suggestions du public

Le public pourra formuler ses observations / remarques / suggestions de plusieurs façons (c'est un des points majeurs de l'enquête) :

- par écrit sur les registres (durant les horaires normaux d'ouverture de la mairie)
 - o les diverses inscriptions sur le registre doivent se succéder sans « blanc » ;
 - o les personnes doivent écrire elle-même ou faire écrire par une personne de leur choix mais en dehors du personnel de la mairie ;
 - o en cas d'impossibilité réelle, il faut transcrire du mot à mot et faire apposer la mention « lu et approuvé, texte conforme à ma déclaration » et faire signer la personne. En fait, il est souvent plus simple de suggérer à cette personne de solliciter un proche ou un ami ;
 - o si le registre venait sur le point d'être complètement rempli : en informer le président de la commission (anticiper). C'est la préfecture qui vous délivrera un nouveau registre.
- en remettant / déposant un document écrit (feuille ou lettre) à la mairie
 - o s'il s'agit d'une feuille ou si l'enveloppe n'est pas cachetée,

- mentionner la date de remise ou de réception du document sur le registre « réception le ... d'une enveloppe/feuille déposée par.....dont une copie a été annexée au présent registre »,
- faire une copie, annexer la copie au registre en l'agrafant et conserver l'original en dehors du dossier. Un membre de la commission récupérera l'original à la prochaine permanence ou en fin d'enquête.

Il est déjà arrivé que des feuilles disparaissent du registre....

o si l'enveloppe est cachetée,

- ne pas ouvrir l'enveloppe, la conserver ;
- mentionner la date d'arrivée sur l'enveloppe et apposer le tampon de la mairie ;
- mentionner sur le registre la date de remise de l'enveloppe ;
- conserver cette enveloppe en dehors du dossier.

Un membre de la commission ouvrira cette enveloppe à la permanence suivante ou en fin d'enquête, et une copie sera alors annexée au registre.

- en adressant une correspondance par voie postale à l'attention du président de la commission d'enquête à la mairie de Tours, seule concernée (siège de l'enquête), en principe.

o A l'attention du secrétariat de la mairie de Tours :

- s'il s'agit d'une simple enveloppe : pratiquer idem à « si l'enveloppe est cachetée »
- si l'envoi est en recommandé avec avis de réception au nom du président de la commission d'enquête. Un membre de la commission ira la retirer, à la prochaine permanence ou en fin d'enquête, à la poste, sauf si une personne de la poste veut bien vous la remettre (c'est préférable) et dans ce cas traiter comme indiqué « si enveloppe cachetée ».

o A l'attention des secrétariats des autres mairies :

Informez le président de la commission d'enquête à la réception d'une lettre.

Les observations portées sur le registre et donc sur les feuilles annexées sont publiques et donc consultables par le public.

Chaque fin de semaine, faire une copie des pages renseignées du registre et les conserver en mairie en dehors du dossier. Il est déjà apparu, pour diverses raisons (perte du registre par exemple, ou page (s) déchirée (s)), le besoin de reconstituer le registre.

Questions, doutes, difficultés ou problèmes, il ne faut surtout pas hésiter :

En priorité, le président de la commission d'enquête :

Bernard Ducateau : [REDACTED]

Puis :

Nicole TAVARES : [REDACTED]

Pascal PICARD : [REDACTED]

Annexe 6 : Avis d'enquête publique



AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Projet « Lignes2tram » sur les communes de La Riche, Tours, Joué-lès-Tours, Chambray-lès-Tours et Saint-Pierre-des-Corps

Il sera procédé, du lundi 23 septembre à 14h00 au jeudi 31 octobre 2024 à 17h00 inclus, soit une durée de 38 jours consécutifs, à une enquête publique unique, dans les prescrites par le Code de l'environnement, selon l'arrêté préfectoral n° 8A/PP/BE/24-15 du 25 juillet 2024, en vue de la réalisation du projet « Lignes 2tram » sur les communes de La Riche, Tours, Joué-lès-Tours, Chambray-lès-Tours et Saint-Pierre-des-Corps.

Le projet « Lignes2tram » se caractérise par la création de la ligne 2 de tramway, l'aménagement de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) de la rue Mirabeau au centre commercial les Atlantides, la création de deux nouveaux parkings relais, à chaque terminus du tram, et l'extension du centre de maintenance.

L'enquête portera sur :

- une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet « Lignes2tram » ;
- une enquête parcelaire ;
- une enquête publique relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Tours et Chambray-lès-Tours ;
- une enquête publique relative aux autorisations de porter atteinte aux arbres d'alignement de La Riche, Tours et Chambray-lès-Tours ;
- une enquête publique pour la dérogation à la protection des espèces protégées.

Pour ces deux derniers objets, l'enquête publique se substitue à la participation du public par voie électronique requise par le Code de l'environnement.

Le dossier d'enquête sera consultable durant toute la période de l'enquête aux jours et heures habituels d'ouverture au public en mairie des communes concernées et à la mairie annexe des Fontaines à Tours.

Il sera également consultable à tout moment sur les sites suivants :

- <https://www.registre-numerique.fr/enquete-publique-lignes2tram>
- <http://www.indre-et-loire.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques-en-cours>
- <https://lignes2tram.fr/>

Pendant toute la durée de l'enquête, le public pourra consigner ses observations et propositions sur le projet :

- prioritairement sur le registre dématérialisé : <https://www.registre-numerique.fr/enquete-publique-lignes2tram>
- par courriel à l'adresse de messagerie dédiée : enquete-publique-lignes2tram@mail.registre-numerique.fr
- sur un registre établi sur feuillets non mobiles, déposé en mairie des communes concernées
- par courrier postal à la mairie de Tours, 1 à 3 rue des Minimes - 37 926 TOURS CEDEX 9, siège de l'enquête, à l'attention du président de la commission d'enquête.

Monsieur Bernard DUCATEAU, Madame Nicole TAVARES, et Monsieur Pascal PICARD ont été désignés en qualité de commissaires enquêteurs composant la commission d'enquête. Monsieur Bernard DUCATEAU a été désigné en qualité de président de la commission d'enquête.

Un ou plusieurs membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public les jours suivants :

Lieu	Adresse	Date
Mairie de Tours	3, rue des Minimes 37 926 TOURS	Lundi 23 septembre 2024 de 14h à 17h
Tours	Marché de la place de Strasbourg 37 000 TOURS	Judi 28 septembre 2024 de 8h à 12h
Mairie de Chambray-lès-Tours	6, rue de la Mairie 37170 CHAMBRAY-LÈS-TOURS	Mardi 1er octobre 2024 de 14h à 17h
Mairie de Saint-Pierre-des-Corps	24, avenue de la République 37703 SAINT-PIERRE-DES-CORPS	Samedi 5 octobre 2024 de 8h à 12h
Mairie de La Riche	Place du Maréchal-Ledier BP 102 37521 LA RICHE CEDEX	Samedi 12 octobre 2024 de 8h à 12h
Mairie de Joué-lès-Tours	Parvis Raymond-Lory 37301 JOUÉ-LÈS-TOURS	Mardi 15 octobre 2024 de 14h à 17h
Mairie de quartier des Fontaines à Tours	11, rue de Saussure 37550 TOURS	Vendredi 26 octobre 2024 de 8h à 12h
Mairie de Tours	3, rue des Minimes 37 926 TOURS	Judi 31 octobre 2024 de 14h à 17h

La commission d'enquête entendra toute personne qu'il lui paraît utile de consulter.

Le projet est présenté par le Syndicat des Mobilités de Touraine. Pendant toute la durée de l'enquête publique, des informations peuvent être demandées à l'adresse suivante : - mël : mobilities@mobilities-touraine.fr - adresse postale : 60 avenue Marcel Dassault CS 30 651 - 37 206 Tours Cedex.

Dans un délai de 30 jours à compter de la date de la clôture de l'enquête, soit le samedi 30 novembre 2024 au plus tard, le président de la commission d'enquête transmettra le registre et le dossier d'enquête avec les documents annexés, accompagnés de son rapport et de ses conclusions motivées, au préfet d'Indre-et-Loire (bureau de l'environnement).

Une copie du rapport et des conclusions sera tenue à la disposition du public à la préfecture d'Indre-et-Loire et dans chaque mairie concernée, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

À l'issue de la procédure, le préfet d'Indre-et-Loire est l'autorité compétente pour statuer sur la déclaration d'utilité publique du projet emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme de Tours et Chambray-lès-Tours, la cessibilité des parcelles nécessaires à sa réalisation et susceptibles d'être acquises par voie amiable ou par voie d'expropriation et l'autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres et à la dérogation à la protection des espèces protégées.

Annexe 7 : Annonces légales

Enquêtes publiques



PREFECTURE D'INDRE ET LOIRE

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Projet « Lignes 2Tram » sur les communes de La Riche, Tours, Joué-lès-Tours, Chambray-lès-Tours et Saint-Pierre-des-Corps

Il sera procédé du **lundi 23 septembre 2024 à 14h00** au **jeudi 31 octobre à 17h00** inclus soit une durée de 39 jours consécutifs à une enquête publique unique en vue de la réalisation du projet dit « Lignes 2Tram » sur les communes de La Riche, Tours, Joué-lès-Tours, Chambray-lès-Tours et Saint-Pierre-des-Corps.

Le projet « Lignes2tram » se caractérise par la création de la ligne 2 de tramway, l'aménagement de la ligne Bus à Haut niveau de Service (BHNS), la création de deux nouveaux parkings relais et l'extension du centre de maintenance.

Le dossier d'enquête sera consultable durant toute la période de l'enquête aux jours et heures habituels d'ouverture au public en mairie des communes concernées. Il sera également consultable à tout moment sur les sites suivants :

- <https://www.registre-numerique.fr/enquete-publique-lignes2tram> ;
- <http://www.indre-et-loire.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques-en-cours>
- <https://lignes2tram.fr/>

Monsieur Bernard DUCATEAU, Madame Nicole TAVARES, et Monsieur Pascal PICARD ont été désignés en qualité de commissaires enquêteurs composant la commission d'enquête. Monsieur Bernard DUCATEAU a été désigné en qualité de président de la commission d'enquête.

La commission d'enquête se tiendra à la disposition du public les jours suivants :

- le **lundi 23 septembre de 14H à 17H à la mairie de Tours,**
- le **Jeudi 26 septembre de 9H à 12H au marché de la place de Strasbourg à**

Tours

- le **mardi 1er octobre de 14H à 17H à la mairie de Chambray-les-Tours**
- le **samedi 5 octobre de 9H à 12H à la mairie de Saint-Pierre-des-Corps**
- le **samedi 12 octobre de 9H à 12H à la mairie de La Riche**
- le **mardi 15 octobre de 14H à 17H à la mairie de Joué-les-Tours**
- le **vendredi 25 octobre de 9H à 12H à la mairie de quartier des Fontaines à**

Tours

- le **jeudi 31 octobre de 14H à 17H à la mairie de Tours**

Pendant toute la durée de l'enquête, le public pourra consigner ses observations et propositions sur le projet :

- prioritairement sur le registre dématérialisé : <https://www.registre-numerique.fr/enquete-publique-lignes2tram>
- par courriel à l'adresse de messagerie dédiée : enquete-publique-lignes2tram@mail.registre-numerique.fr
- sur un registre établi sur feuillets non mobiles, déposé en mairie des communes concernées

- par courrier postal à la mairie de Tours, 1 à 3 rue des Minimes – 37 926 TOURS CEDEX 9, siège de l'enquête, à l'attention du président de la commission d'enquête.

Le projet est présenté par le Syndicat des Mobilités de Touraine. Pendant toute la durée de l'enquête publique, des informations peuvent être demandées à l'adresse suivante : - mël : mobilities@mobilities-touraine.fr - adresse postale : 60 avenue Marcel Dassault CS 30 651 – 37 206 Tours Cedex.

Une copie du rapport et des conclusions sera tenue à la disposition du public à la préfecture d'Indre-et-Loire et dans chaque mairie concernée ainsi que sur le site internet de l'État d'Indre-et-Loire, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Vie de sociétés

Nouvelle République du 5 septembre 2024



PREFECTURE D'INDRE ET LOIRE

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Projet « Lignes 2Tram » sur les communes de La Riche, Tours, Joué-lès-Tours, Chambray-lès-Tours et Saint-Pierre-des-Corps

Il sera procédé du **lundi 23 septembre 2024 à 14h00** au **jeudi 31 octobre à 17h00** inclus soit une durée de 39 jours consécutifs à une enquête publique unique en vue de la réalisation du projet dit « Lignes 2Tram » sur les communes de La Riche, Tours, Joué-lès-Tours, Chambray-lès-Tours et Saint-Pierre-des-Corps.

Le projet « Lignes2tram » se caractérise par la création de la ligne 2 de tramway, l'aménagement de la ligne Bus à Haut niveau de Service (BHNS), la création de deux nouveaux parkings relais et l'extension du centre de maintenance.

Le dossier d'enquête sera consultable durant toute la période de l'enquête aux jours et heures habituels d'ouverture au public en mairie des communes concernées. Il sera également consultable à tout moment sur les sites suivants :

- <https://www.registre-numerique.fr/enquete-publique-lignes2tram>
- <http://www.indre-et-loire.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques-en-cours>
- <https://lignes2tram.fr/>

Monsieur Bernard DUCATEAU, Madame Nicole TAVARES et Monsieur Pascal PICARD ont été désignés en qualité de commissaires enquêteurs composant la commission d'enquête. Monsieur Bernard DUCATEAU a été désigné en qualité de président de la commission d'enquête.

La commission d'enquête se tiendra à la disposition du public les jours suivants :

- le **lundi 23 septembre de 14H à 17H à la mairie de Tours,**
- le **Jeudi 26 septembre de 9H à 12H au marché de la place de Strasbourg à Tours**

- le **mardi 1er octobre de 14H à 17H à la mairie de Chambray-les-Tours**

- le **samedi 5 octobre de 9H à 12H à la mairie de Saint-Pierre-des-Corps**

- le **samedi 12 octobre de 9H à 12H à la mairie de La Riche**

- le **mardi 15 octobre de 14H à 17H à la mairie de Joué-les-Tours**

- le **vendredi 25 octobre de 9H à 12H à la mairie de quartier des Fontaines à Tours**

- le **jeudi 31 octobre de 14H à 17H à la mairie de Tours**

Pendant toute la durée de l'enquête, le public pourra consigner ses observations et propositions sur le projet :

- prioritairement sur le registre dématérialisé : <https://www.registre-numerique.fr/enquete-publique-lignes2tram>
- par courriel à l'adresse de messagerie dédiée : enquete-publique-lignes2tram@mail.registre-numerique.fr
- sur un registre établi sur feuillets non mobiles, déposé en mairie des communes concernées

- par courrier postal à la mairie de Tours, 1 à 3 rue des Minimes – 37 926 TOURS CEDEX 9, siège de l'enquête, à l'attention du président de la commission d'enquête.

Le projet est présenté par le Syndicat des Mobilités de Touraine. Pendant toute la durée de l'enquête publique, des informations peuvent être demandées à l'adresse suivante : - mël : mobilities@mobilities-touraine.fr - adresse postale : 60 avenue Marcel Dassault CS 30 651 – 37 206 Tours Cedex.

Une copie du rapport et des conclusions sera tenue à la disposition du public à la préfecture d'Indre-et-Loire et dans chaque mairie concernée ainsi que sur le site internet de l'État d'Indre-et-Loire, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Vie des sociétés

*Nouvelle République Dimanche
du 8 septembre 2024*

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

Nouvelle République du 26 septembre 2024



PREFECTURE D'INDRE ET LOIRE

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Projet « Lignes 2Tram » sur les communes de La Riche, Tours, Joué-lès-Tours, Chambray-lès-Tours et Saint-Pierre-des-Corps

Il sera procédé du **lundi 23 septembre 2024 à 14h00 au jeudi 31 octobre à 17h00 inclus soit une durée de 39 jours consécutifs** à une enquête publique unique en vue de la réalisation du projet dit « Lignes 2Tram » sur les communes de La Riche, Tours, Joué-lès-Tours, Chambray-lès-Tours et Saint-Pierre-des-Corps.

Le projet « Lignes2tram » se caractérise par la création de la ligne 2 de tramway, l'aménagement de la ligne Bus à Haut niveau de Service (BHNS), la création de deux nouveaux parkings relais et l'extension du centre de maintenance.

Le dossier d'enquête sera consultable durant toute la période de l'enquête aux jours et heures habituels d'ouverture au public en mairie des communes concernées. Il sera également consultable à tout moment sur les sites suivants :

- <https://www.registre-numerique.fr/enquete-publique-lignes2tram> ;
- <http://www.indre-et-loire.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques-en-cours>
- <https://lignes2tram.fr/>

Monsieur Bernard DUCATEAU, Madame Nicole TAVARES, et Monsieur Pascal PICARD ont été désignés en qualité de commissaires enquêteurs composant la commission d'enquête. Monsieur Bernard DUCATEAU a été désigné en qualité de président de la commission d'enquête.

La commission d'enquête se tiendra à la disposition du public les jours suivants :

- le **lundi 23 septembre de 14H à 17H à la mairie de Tours,**
- le **Jeudi 26 septembre de 9H à 12H au marché de la place de Strasbourg à**

Tours

- le **mardi 1er octobre de 14H à 17H à la mairie de Chambray-lès-Tours**
- le **samedi 5 octobre de 9H à 12H à la mairie de Saint-Pierre-des-Corps**
- le **samedi 12 octobre de 9H à 12H à la mairie de La Riche**
- le **mardi 15 octobre de 14H à 17H à la mairie de Joué-lès-Tours**
- le **vendredi 25 octobre de 9H à 12H à la mairie de quartier des Fontaines à**

Tours

- le **jeudi 31 octobre de 14H à 17H à la mairie de Tours**

Pendant toute la durée de l'enquête, le public pourra consigner ses observations et propositions sur le projet :

- prioritairement sur le registre dématérialisé : <https://www.registre-numerique.fr/enquete-publique-lignes2tram>
- par courriel à l'adresse de messagerie dédiée : enquete-publique-lignes2tram@mail.registre-numerique.fr
- sur un registre établi sur feuillets non mobiles, déposé en mairie des communes concernées

- par courrier postal à la mairie de Tours, 1 à 3 rue des Minimes - 37 926 TOURS CEDEX 9, siège de l'enquête, à l'attention du président de la commission d'enquête.

Le projet est présenté par le Syndicat des Mobilités de Touraine. Pendant toute la durée de l'enquête publique, des informations peuvent être demandées à l'adresse suivante : - mël : mobilities@mobilities-touraine.fr - adresse postale : 60 avenue Marcel Dassault CS 30 651 - 37 206 Tours Cedex.

Une copie du rapport et des conclusions sera tenue à la disposition du public à la préfecture d'Indre-et-Loire et dans chaque mairie concernée ainsi que sur le site internet de l'Etat d'Indre-et-Loire, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Nouvelle République du 26 septembre 2024



PREFECTURE D'INDRE ET LOIRE

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Projet « Lignes 2Tram » sur les communes de La Riche, Tours, Joué-lès-Tours, Chambray-lès-Tours et Saint-Pierre-des-Corps

Il sera procédé du **lundi 23 septembre 2024 à 14h00 au jeudi 31 octobre à 17h00 inclus soit une durée de 39 jours consécutifs** à une enquête publique unique en vue de la réalisation du projet dit « Lignes 2Tram » sur les communes de La Riche, Tours, Joué-lès-Tours, Chambray-lès-Tours et Saint-Pierre-des-Corps.

Le projet « Lignes2tram » se caractérise par la création de la ligne 2 de tramway, l'aménagement de la ligne Bus à Haut niveau de Service (BHNS), la création de deux nouveaux parkings relais et l'extension du centre de maintenance.

Le dossier d'enquête sera consultable durant toute la période de l'enquête aux jours et heures habituels d'ouverture au public en mairie des communes concernées. Il sera également consultable à tout moment sur les sites suivants :

- <https://www.registre-numerique.fr/enquete-publique-lignes2tram>

- <http://www.indre-et-loire.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques-en-cours>

- <https://lignes2tram.fr/>

Monsieur Bernard DUCATEAU, Madame Nicole TAVARES et Monsieur Pascal PICARD ont été désignés en qualité de commissaires enquêteurs composant la commission d'enquête. Monsieur Bernard DUCATEAU a été désigné en qualité de président de la commission d'enquête.

La commission d'enquête se tiendra à la disposition du public les jours suivants :

- le **lundi 23 septembre de 14H à 17H à la mairie de Tours,**

- le **Jeudi 26 septembre de 9H à 12H au marché de la place de Strasbourg à Tours**

- le **mardi 1er octobre de 14H à 17H à la mairie de Chambray-lès-Tours**

- le **samedi 5 octobre de 9H à 12H à la mairie de Saint-Pierre-des-Corps**

- le **samedi 12 octobre de 9H à 12H à la mairie de La Riche**

- le **mardi 15 octobre de 14H à 17H à la mairie de Joué-lès-Tours**

- le **vendredi 25 octobre de 9H à 12H à la mairie de quartier des Fontaines à Tours**

- le **jeudi 31 octobre de 14H à 17H à la mairie de Tours**

Pendant toute la durée de l'enquête, le public pourra consigner ses observations et propositions sur le projet :

- prioritairement sur le registre dématérialisé :

- <https://www.registre-numerique.fr/enquete-publique-lignes2tram>

- par courriel à l'adresse de messagerie dédiée :

- enquete-publique-lignes2tram@mail.registre-numerique.fr

- sur un registre établi sur feuillets non mobiles, déposé en mairie des communes concernées

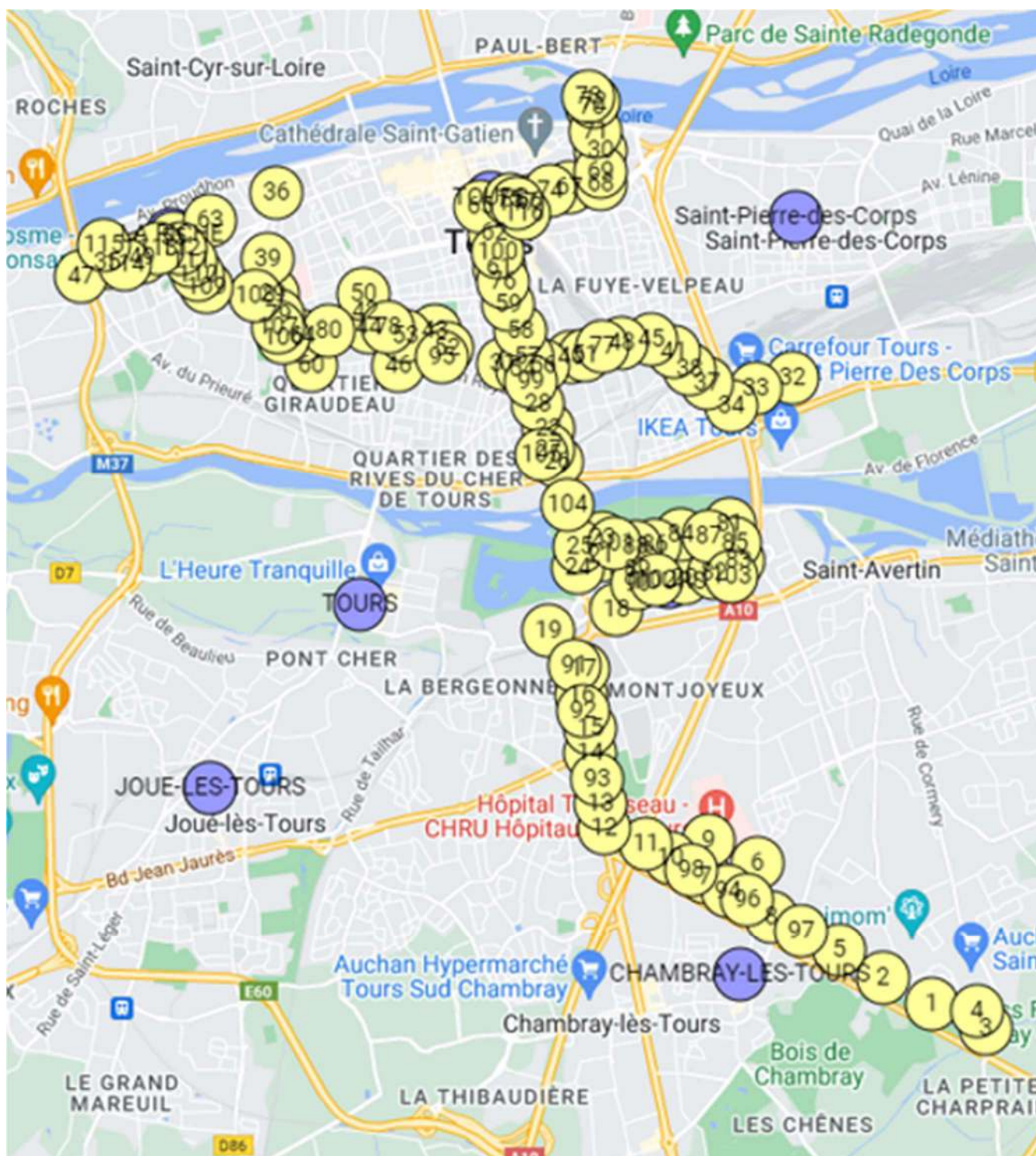
- par courrier postal à la mairie de Tours, 1 à 3 rue des Minimes - 37 926 TOURS CEDEX 9, siège de l'enquête, à l'attention du président de la commission d'enquête.

Le projet est présenté par le Syndicat des Mobilités de Touraine. Pendant toute la durée de l'enquête publique, des informations peuvent être demandées à l'adresse suivante : - mël : mobilities@mobilities-touraine.fr - adresse postale : 60 avenue Marcel Dassault CS 30 651 - 37 206 Tours Cedex.

Une copie du rapport et des conclusions sera tenue à la disposition du public à la préfecture d'Indre-et-Loire et dans chaque mairie concernée ainsi que sur le site internet de l'Etat d'Indre-et-Loire, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Nouvelle République Dimanche
du 28 septembre 2024

Annexe 8 : Plan d'affichage



Plan de pose global -124 points de Chambray-lès-Tours à Saint-Pierre-des-Corps et La Riche, dont 7 points dans les 6 mairies et un au siège TMVL

Annexe 9 : Constats d'huissier (partiel)



SELARL MG HUISSIERS

Commissaires de Justice associés

4 Boulevard Béranger

BP 51207

37012 TOURS Cedex

Tel : 02 47 61 42 85

Mail : contact@huissier-tours.fr

Site : www.mg-huissiers-tours.fr

Etude membre du réseau



EXPEDITION

Dossier n° C054671

PROCES VERBAL DE CONSTAT

LE VENDREDI SIX SEPTEMBRE
DEUX MILLE VINGT QUATRE.

A LA REQUETE DE :

PUBLILEGAL, dont le siège social est 1 rue Frédéric Bastiat, 75008 PARIS, agissant poursuites et diligences de son représentant légal en exercice, domicilié en cette qualité audit siège,

M'AYANT EXPOSE :

Il a été procédé à l'affichage d'un avis d'enquête publique en différents endroits, sur plusieurs panneaux proches du projet d'implantation de la « Lignes2tram » sur les communes de TOURS, LA RICHE, JOUÉ LES TOURS, CHAMBRAY LES TOURS et SAINT PIERRE DES CORPS dans le département d'Indre-et-Loire.

Qu'il a été procédé à l'affichage de l'avis d'enquête publique pour satisfaire aux dispositions des articles R. 123-9 et suivants du code de l'environnement.

En conséquence, la société requérante me demande de bien vouloir constater l'affichage de l'avis d'enquête publique dans les mairies relatives à l'implantation du projet, ainsi que sur les 117 endroits proches du lieu d'implantation du projet.

Qu'elle me demande de me rendre sur les lieux afin de procéder au constat de matérialité des affichages.

DEFERANT A CETTE REQUISITION :

Je, Gwenaëlle COUDRAY, Commissaire de Justice Associé, membre de la SELARL MG HUISSIERS,



SELARL MG HUISSIERS

Commissaires de Justice associés

4 Boulevard Béranger

BP 51207

37012 TOURS Cedex

Tel : 02 47 61 42 85

Mail : contact@huissier-tours.fr

Site : www.mg-huissiers-tours.fr

Etude membre du réseau



EXPEDITION

Dossier n° C054671

PROCES VERBAL DE CONSTAT

**LE VENDREDI DIX HUIT OCTOBRE
DEUX MILLE VINGT QUATRE.**

ALA REQUETE DE :

PUBLILEGAL, dont le siège social est 1 rue Frédéric Bastiat, 75008 PARIS, agissant poursuites et diligences de son représentant légal en exercice, domicilié en cette qualité audit siège,

M'AYANT EXPOSE :

Il a été procédé à l'affichage d'un avis d'enquête publique en différents endroits, sur plusieurs panneaux proches du projet d'implantation de la « Lignes2tram » sur les communes de TOURS, LA RICHE, JOUÉ LES TOURS, CHAMBRAY LES TOURS et SAINT PIERRE DES CORPS dans le département d'Indre-et-Loire. Qu'il a été procédé à l'affichage de l'avis d'enquête publique pour satisfaire aux dispositions des articles R. 123-9 et suivants du code de l'environnement.

Ces affichages ont été constatés par acte de mon ministère en date du 6 septembre 2024.

En conséquence, la société requérante me demande de bien vouloir me rendre dans les mairies relatives à l'implantation du projet afin de procéder au contrôle de l'affichage, à la présence des dossiers et du registre d'enquête mis à disposition du public.

C'est pourquoi,

DEFERANT A CETTE REQUISITION :



SELARL MG HUISSIERS

Commissaires de Justice associés

4 Boulevard Béranger

BP 51207

37012 TOURS Cedex

Tel : 02 47 61 42 85

Mail : contact@huissier-tours.fr

Site : www.mg-huissiers-tours.fr

Etude membre du réseau



EXPEDITION

Dossier n° C054671

PROCES VERBAL DE CONSTAT

**LE JEUDI TRENTE ET UN OCTOBRE
DEUX MILLE VINGT QUATRE.**

ALA REQUETE DE :

PUBLILEGAL, dont le siège social est 1 rue Frédéric Bastiat, 75008 PARIS, agissant poursuites et diligences de son représentant légal en exercice, domicilié en cette qualité audit siège,

M'AYANT EXPOSE :

Il a été procédé à l'affichage d'un avis d'enquête publique en différents endroits, sur plusieurs panneaux proches du projet d'implantation de la « Lignes2tram » sur les communes de TOURS, LA RICHE, JOUÉ LES TOURS, CHAMBRAY LES TOURS et SAINT PIERRE DES CORPS dans le département d'Indre-et-Loire. Qu'il a été procédé à l'affichage de l'avis d'enquête publique pour satisfaire aux dispositions des articles R. 123-9 et suivants du code de l'environnement.

Ces affichages ont été constatés par acte de mon ministère en date du 6 septembre 2024.

En conséquence, la société requérante me demande de bien vouloir me rendre dans les mairies relatives à l'implantation du projet afin de procéder au contrôle de l'affichage, à la présence des dossiers et du registre d'enquête mis à disposition du public.

C'est pourquoi,

DEFERANT A CETTE REQUISITION :

ANNEXE 10 : Publicité concernant l'enquête publique



DEUX MINUTES
POUR COMPRENDRE

Projet « Lignes2tram » : apportez vos contributions !

Du 23 septembre au jeudi 31 octobre, la préfecture d'Indre-et-Loire organise une enquête publique unique, relative au projet « Lignes2tram » de la métropole tourangelle. **C'est le moment d'apporter vos observations et propositions pour enrichir ce projet qui transformera profondément notre ville à l'horizon 2028.**

Ce projet comprend :



la ligne 2 de tramway
La Riche > Chambray-lès-Tours
en passant par
Tours et Joué-lès-Tours

+



une ligne de 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
parkings relais
à chaque terminus
de la ligne 2 du tramway

+



l'extension du centre
de maintenance
situé au nord de Tours

L'enquête publique sera conduite par une commission d'enquête indépendante qui se tiendra à votre disposition lors de permanences :



lundi 23 septembre - 14h > 17h Mairie de Tours - 3 rue des Minimes	vendredi 25 octobre - 9h > 12h Mairie de quartier des Fontaines - 11 rue de Saussure
jeudi 26 septembre - 9h > 12h Marché de la place de Strasbourg	jeudi 31 octobre - 14h > 17h Mairie de Tours - 3 rue des Minimes

Le dossier d'enquête sera consultable durant toute la période de l'enquête, aux jours et heures habituels d'ouverture au public en mairie des communes concernées. Il sera également consultable sur les sites :

● www.registre-numerique.fr/enquete-publique-lignes2tram
● lignes2tram.fr

Comment s'exprimer et déposer son avis ?



prioritairement sur le registre dématérialisé :
www.registre-numerique.fr/enquete-publique-lignes2tram

par courriel :
enquete-publique-lignes2tram@mairegistre-numerique.fr



par courrier postal à la mairie de Tours :
1 à 3 rue des Minimes - 37 926 Tours Cedex 9,
à l'attention du président de la commission d'enquête



sur un registre établi sur feuillets non mobiles déposé dans les mairies des communes concernées



Le projet est présenté par le Syndicat des Mobilités de Touraine. Pendant toute la durée de l'enquête publique, des informations peuvent être demandées par mail : mobilites@mobilites-touraine.fr ou par courrier : 60 avenue Marcel Dassault CS 30 651 - 37 206 Tours Cedex.

13

Extrait de « Tours Magazine » n° 238 / Septembre 2024



Lignes2tram : enquête publique unique jusqu'au 31 octobre

Du 23 septembre à 14h au 31 octobre 2024 à 17h, le préfet d'Indre-et-Loire organise une enquête publique unique relative au projet « Lignes2tram ». Ce projet comprend :

Extrait du site internet de Saint-Pierre-des-Corps

Chambray-lès-Tours

Ma ville Mes démarches

Accueil > Agenda > Réunion d'information > Permanences – Enquête publique Lignes2tram

Permanences – Enquête publique Lignes2tram

Le 01 octobre 2024 14h

Extrait du site internet de Chambray-lès-Tours

Le 20.09.2024

L'ENQUÊTE PUBLIQUE DU PROJET LIGNES2TRAM DÉBUTE CE LUNDI 23 SEPTEMBRE À 14H

Conformément aux termes de l'Arrêté Préfectoral du Jeudi 25 Juillet 2024, l'enquête publique sur le projet Lignes2tram se déroulera du lundi 23 septembre 2024 à 14h au jeudi 31 octobre 2024 à 17h.

| KIOSQUE



Extrait du site internet de Joué-les-Tours



Rechercher

! SERVICES & SIGNALEMENTS

La Métropole

Services aux habitants

Entreprendre

Visiter

Étudier

Mobilité

Accueil > Actualités > Lignes2tram : participez à l'enquête publique jusqu'au 31 octobre 2024

LIGNES2TRAM : PARTICIPEZ À L'ENQUÊTE PUBLIQUE JUSQU'AU 31 OCTOBRE 2024

Extrait du site internet de Tours Métropole

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

ANNEXE 11 : Article concernant l'enquête publique

La Nouvelle République
Dimanche 22 septembre 2024

tours

deuxième ligne de tramway : tout comprendre (2/3)

Boulevard Jean-Royer : les « pour » et les « contre »

Le changement de tracé de la deuxième ligne de tramway de Tours a déclenché de nombreux soubresauts politiques.



Le tracé de la 2^e ligne passe boulevard Jean-Royer. (Photo NR, Julien Pruvost)

Lancée officiellement en 2017, la deuxième ligne de tramway nouvelle version (avec un passage par le boulevard Jean-Royer), est soumise à enquête publique à partir du lundi 23 septembre. Retour sur les points de divergence que ce nouveau tracé suscite.

Les « pour »

Que ce soit pour un passage par le boulevard Jean-Royer ou par le boulevard Béranger, les élus de la métropole tourangelaise poussent pour que cette deuxième ligne voie enfin le jour. Le principe de nouvelle ligne fait consensus au sein de la Métropole.

Ce nouveau tracé, ce sont les élus de Tours et le maire, Emmanuel Denis, qui l'ont voulu. Le premier magistrat de la ville, devenu entre-temps vice-président de la Métropole en charge des mobilités, s'était opposé au passage pour le boule-

vard Béranger pour éviter que les arbres ne soient endommagés. Le maire de Tours avait affirmé début 2022 ne pas vouloir que « le tramway défigure la ville ». Il a été entendu, puisqu'à la mi-juin 2022, le tracé passant par le boulevard Jean-Royer était remis sur les rails.

Les « contre »

Les élus de la minorité municipale de Tours ne se sont pas privés de tacler le nouveau tracé passant par le boulevard Jean-Royer. Lors du conseil métropolitain du 13 mai, ils sont onze à s'être abstenus et sept à avoir voté contre (sur 84 voix) sur la délibération relative à la présentation du tracé en enquête publique. Les élus pointaient une nette baisse de la fréquentation de la ligne en passant par le boulevard Jean-Royer. Avec 35.000 voyageurs espérés par jour, c'est 10.000 de moins que les estimations si la ligne passait par le boulevard

Béranger. Parmi ceux qui sont contre, les riverains du boulevard Jean-Royer se sont constitués en collectif pour exprimer leur opposition au tracé. Ils pointent le coût du projet et l'abattage des arbres du boulevard.

L'autre écueil du tracé se situe au niveau du tronçon allant de Trousseau au parking relais de la Papoterie. Laurent Raymond, maire de Saint-Avertin, avait exprimé son désaccord en 2022 concernant ce tronçon de 3,5 km à 70 millions d'euros aboutissant à un petit parking relais à Chambray-lès-Tours. L'édile a refait part de ses doutes et s'était abstenu le 13 mai 2024 en pointant une « rentabilité en dessous du taux usuel ».

Les oubliés

Joué-lès-Tours, Tours, La Riche, Chambray-lès-Tours... Ces communes seront bientôt toutes reliées par le tramway. Mais la grande oubliée de ces projets

de transports en commun, c'est Saint-Pierre-des-Corps. Et ce n'est pas le bus à haut niveau de service qui s'arrête au centre commercial des Atlantes qui va faire oublier ce sentiment de marginalisation. Les élus corpopétrussiens, de droite et de gauche, n'ont d'ailleurs pas manqué de le rappeler en conseil municipal ou métropolitain.

Pierre Veillé

à suivre

Nouvel épisode demain

Elle est l'un des moments incontournables concernant des grands projets. L'enquête publique, qui débute lundi 23 septembre, va s'étaler jusqu'au 31 octobre. Mais concrètement, qu'est-ce qu'une enquête publique ? Et quel est le rôle d'un commissaire enquêteur ? On vous dit tout.

Article Nouvelle république du 22 septembre 2024

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 tourangelaise, l'aménagement de la ligne BHNS, la création de deux parcs-relais et l'extension du centre de maintenance

ANNEXE 12 : Les permanences



Permanence en mairie de Tours



Permanence en mairie de Chambray-leès-Tours



Permanence en mairie de La Riche



Permanence en mairie annexe du quartier des Fontaines (Tours)



Permanence dans la salle des associations à Saint-Pierre-des-Corps



Permanence en mairie de Joué-les-Tours

ANNEXE 13 : Médiatisation de l'enquête publique

Dossier | Tramway de Tours

Deuxième ligne de tramway à Tours : les parlementaires de gauche montent au créneau

f x [Partager](#) [TRANSPORTS - INDRE-ET-LOIRE](#)

linkedin



L'enquête publique sur la deuxième ligne de tramway est en cours. Les parlementaires d'Indre-et-Loire s'invitent dans le débat.
© Photo NR, Bastien David

Par PIERRE VEILLÉ

Publié le 23/10/2024 à 20:37, mis à jour le 23/10/2024 à 20:37

la Nouvelle
République.fr

Dossier | Tramway de Tours

Tours : le député Henri Alfandari demande la suspension du projet de deuxième ligne de tramway

f x [in](#) [TRANSPORTS - TOURS MÉTROPOLÉ VAL DE LOIRE](#)



Pour le député, la deuxième ligne n'est pas viable.
© (Photo NR, Julien Pruvost)

Par PIERRE VEILLÉ

Publié le 23/10/2024 à 12:44, mis à jour le 23/10/2024 à 20:10

Nouvelle République le 23 octobre 2024

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

deuxième ligne de tramway

Enquête publique : les opposants mobilisés

Alors que l'enquête publique continue dans la Métropole, de nombreuses voix s'élèvent pour pointer les incohérences du tracé et son arrivée à la Papoterie.

Trois pages manuscrites pour un réquisitoire venu des rives du Cher. Le 23 septembre 2024, Jean-Gérard Pamié, ancien maire de Saint-Avertin devenu sénateur en 2023, a pris la plume en mairie de Chambray-lès-Tours pour dire tout le mal qu'il pensait du tronçon de la deuxième ligne de tramway entre le CHU Trousseau et son terminus à la Papoterie : « Je pense qu'il conviendrait de s'en tenir en terminus à la hauteur du CHRU Trousseau, tel que prévu dans le cahier des charges initial. »

Mille signatures

L'offensive, venue de Saint-Avertin, dont le maire, Laurent Raymond, n'a eu de cesse de dénoncer ces 2,5 km de la ligne, pointe de nombreuses incohérences. En ne s'arrêtant pas au cœur du CHRU de Trousseau mais plus loin, la deuxième ligne de tramway loupait son objectif : acheminer les professionnels de santé, les visiteurs et les malades. « Entre l'hôpital psychiatrique et l'arrêt de tramway, il y a 800 m... Pour les personnes âgées ou à mobilité réduite, ça va être compliqué », pointe le maire de Saint-Avertin.

« Au vu de la situation actuelle très grave des finances publi-



Le tronçon vers la Papoterie emprunte une zone boisée. (Photo illustration NR, Julien Pruvost)

ques, il ne m'apparaît pas raisonnable d'alourdir de 90 millions d'euros le coût de l'extension entre Trousseau et la Papoterie, terminus prévu au dossier », explique le sénateur d'Indre-et-Loire. Un chiffre auquel il faut ajouter le coût de fonctionnement de ce tronçon, que de nombreux élus jugent inutiles. Plus largement, Henri Alfandari, député Horizons de la troisième circonscription (dont Saint-Avertin fait partie), avait

lui aussi pointé l'aspect financier du projet et purement et simplement la suspension du projet. Une sortie qui avait déclenché l'ire des parlementaires de gauche du département. Ces coûts importants pour la collectivité pourraient aussi faire grimper en flèche les problèmes de circulation sur la route bordée par le tramway. « Ce tronçon provoquerait des difficultés d'accès pour les véhicules d'urgence (Samu, Sdis, forces de

l'ordre) », assure Laurent Raymond. Sans oublier la rue de Cormery à Saint-Avertin, non dimensionnée pour absorber le trafic, que le maire estime à « 12.000 véhicules par jour ». Un argument reçu cinq sur cinq par les habitants de la commune : « Nous avons déposé un millier de signatures d'habitants qui s'opposent à l'arrivée à la Papoterie. »

L'absence d'un centre de maintenance

L'autre problème de cette deuxième ligne se situe au niveau de l'absence d'un centre de maintenance des rames de tramway au sud de la Métropole. Laurent Raymond pointe un « point de fragilité ». « Compte tenu de la possible saturation du site, après la ligne 2, du centre de maintenance à Tours-nord, comment sera envisagée la maintenance de la future ligne 3 du tram à Saint-Pierre-des-Corps, très attendue de la population et des élus ? », appuie le sénateur. Mais alors que la deuxième ligne accouche dans la douleur, y aura-t-il vraiment une troisième ligne ?

Pierre Veillé

... Des voix discordantes à la Métropole

Le projet actuel de deuxième ligne de tramway reste loin de faire l'unanimité, parmi les élus de la Métropole. Christophe Bouchet, élu d'opposition à Tours, met par exemple en avant le fait que le tracé actuel ne permette pas « une desserte de la gare de Tours et de ses 6,5 millions de passagers par an ».

Il craint également pour « l'équilibre budgétaire. La Métropole, donc nous, devra subventionner le fonctionnement de cette ligne, c'est-à-dire la création de nouvelles dépenses récurrentes, qui aboutiront à la création d'un nouvel impôt. »

Un tracé qui « oublie » Saint-Pierre-des-Corps ?

De son côté, Benoist Pierre, lui aussi élu d'opposition à Tours, critique « le mauvais dimensionnement » de la ligne, avec « des rames de 44 m de long, qui seront inutiles ». Il plaide plutôt pour des rames « plus courtes,



La taille des rames de la deuxième ligne de tramway (44 m, comme celles de la première ligne) est jugée disproportionnée par Benoist Pierre, élu d'opposition à Tours. (Photo illustration NR, Julien Pruvost)

plus fréquentes, moins chères et plus efficaces ».

Mais il s'appuie surtout sur un indicateur, présent dans le dossier de l'enquête publique : la valeur actuelle nette socio-économique (VAN-SE). L'indica-

teur « permet de traduire la valeur que crée un projet au bénéfice de l'ensemble de la collectivité ».

« Pour ce tracé, la VAN-SE est négative, à moins 18 millions d'euros, explique-t-il. À titre de

comparaison, la nouvelle ligne de tramway de Saint-Étienne a une VAN-SE positive, à plus 24 millions d'euros. »

Enfin, le nouveau maire de Saint-Pierre-des-Corps, Olivier Conte, appelle ses administrés « à se battre sur le tracé de la ligne de bus à haut niveau de service (BHNS). Aujourd'hui, ce tracé ne répond pas au cahier des charges "en oubliant" de desservir nos quartiers prioritaires et le pôle des mobilités collectives qui est prévu sur le parvis nord de la gare. »

Or, « ce bus permettra aux habitants de Tours de se rendre aux Atlantes plus rapidement pour faire leurs courses », poursuit l'édile. Il plaide ainsi pour que le tracé s'arrête au niveau du CHRU et que l'argent du tronçon jusqu'à la Papoterie soit réorienté vers « pour une véritable ligne de bus à haut niveau de service ».

Bastien David

Nouvelle République du 25 octobre

ANNEXE 14 : Réunion publique durant l'enquête publique



**MERCREDI 16 OCTOBRE
de 18h30 à 20h30**

**Espace Tonnelé
55 boulevard Tonnelé
37000 Tours**

**Si vous souhaitez
participer à cette réunion,
inscrivez-vous en scannant
ce QR code :**



INVITATION

DÉBAT PUBLIC

Que penser du projet de 2e ligne de tram ?



Depuis le 23 septembre et jusqu'au 31 octobre prochain, l'enquête publique de la deuxième ligne de tramway est ouverte.

Chaque citoyen peut ainsi, sur le sujet, s'informer et donner son avis à cette adresse : <https://www.registre-numerique.fr/enquete-publique-lignes2tram>

Notre association Je M'engage pour Tours, qui depuis sa création est à l'écoute de nos concitoyens et sur le terrain, souhaite prendre part au débat, avec vous, sur l'un des principaux sujets de notre ville tant en matière de dépense publique, que de transport et d'aménagement de l'espace urbain.

Faut-il poursuivre le projet tel quel, l'améliorer ou le reprendre entièrement ?

Je vous donne rendez-vous le mercredi 16 octobre à 18h30 à l'espace Tonnelé pour ce temps d'échange et de débat public qui sera suivi d'un moment de convivialité autour d'un apéritif.

Benoist Pierre
Président de Je M'engage pour Tours

En amont de cette réunion, vous pouvez consulter le dossier d'enquête et les contributions déjà déposées sur le registre numérique en flashant ce QR code !



Tract distribué dans Tours notamment le samedi 12 octobre

Jussy-Champagne, le 12 novembre 2024

La commission d'enquête
chez Monsieur Bernard Ducateau
10-12 place de l'église
18130 JUSSY-CHAMPAGNE

A

Monsieur Emmanuel Denis
Président du Syndicat des mobilités de Touraine
60 avenue Marcel Dassault
CS 30651
TOURS cedex 3

Objet : Procès-verbal de synthèse de l'enquête publique
Références : 1) Article R123-18 du Code de l'environnement
2) Arrêté préfectoral n° SAIPP/BE/24-15 du 25 juillet 2024
Annexe : Deux annexes

Conformément aux documents de références, la commission d'enquête a l'honneur de vous transmettre en annexe le procès-verbal de synthèse de l'enquête publique sur le projet présenté par le Syndicat des mobilités de Touraine en vue de réaliser la deuxième ligne du tramway de l'agglomération tourangelle reliant la commune de La Riche à Chambray-les-Tours.

L'annexe 1 est un résumé statistique du déroulement de l'enquête, l'annexe 2 est une synthèse des observations.

Le présent document établi a été remis et commenté à Monsieur Emmanuel Denis le 12 novembre 2024.

Emmanuel Denis
Président
Syndicat des mobilités de Touraine

La commission d'enquête :

Bernard Ducateau
Président

Nicole Tavares
Commissaire enquêteur

Pascal Picard
Commissaire enquêteur

ANNEXE 1 à la lettre du 12 novembre 2024
relative au résumé statistique du déroulement de l'enquête

Remarques liminaires

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.

Il sera parfois fait référence, à titre de comparaison, à deux autres enquêtes publiques concernant également des lignes de tramway, et qui se sont déroulées presque simultanément à celle de Tours, l'une à Strasbourg, l'autre au Havre, toutes proportions gardées.

1) Permanences

La commission d'enquête composée de 3 commissaires enquêteurs a tenu 8 permanences¹ 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 ^{er} octobre 2024 de 14h00 à 17h00	Chambray-les-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 »² sur le marché de Strasbourg, dans des conditions météorologiques difficiles, a été un franc succès.

Durant ces permanences, la commission a notamment rencontré :

- le 26 septembre 2024 : Monsieur Castel, président du Collectif Boulevard Jean Royer ;
- le 1^{er} octobre 2024 : Madame Bonifait, présidente de l'association syndicale de la Papoterie, accompagnée de plusieurs membres du bureau de l'association ;
- le 5 octobre 2024 : Monsieur Jean Gérard Paumier, sénateur d'Indre-et-Loire, et Monsieur

¹ PERMANENCES : Strasbourg = 14 permanences / Le Havre = 15 permanences.

² Il s'agit d'une première en région Centre-Val-de-Loire.

- Olivier Conte, tout récemment élu maire de Saint-Pierre-des-Corps ;
- le 12 octobre 2024, Monsieur Vincent Degeorge, président de l'association pour le Développement des Transports Collectifs en Touraine (ADTT), et président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) ;
- le 25 octobre 2024, Monsieur Laurent Raymond, maire de Saint Avertin, venu déposer une pétition, accompagné d'un journaliste, ainsi que Monsieur Michel Moujart, ancien directeur général du CHRU ;
- le 31 octobre 2024 : Monsieur Christophe Bouchet, ancien maire de Tours.

Toutes les permanences se sont déroulées dans de très bonnes conditions. Le 1^{er} 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.

2) Observations reçues sur les registres papier

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.

Au bilan :

Registre	Nb de contributions recueillies
Tours 1 et 2	35
Tours marché de Strasbourg	23
Chambray-les-Tours	14
St Pierre-des-Corps	68
La Riche	12
Joué-lès-Tours	1
Tours en mairie annexe Les Fontaines	10
Registre « itinérant »	18
TOTAL	172

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-les-Tours (2 contributions), à Saint-Pierre-des-Corps (4 contributions), à La Riche (2 contributions), et à la mairie annexe (3 contributions).

2.2) Pétitions

La commission a enregistré 2 pétitions :

1^{ère} pétition

La première 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 ; pour n'en citer que quelques-unes : Patrice et Jocelyne Nogier (n°923³ et n° 924), Marie-Noelle Thomas (n°222), Laurent Raymond (n° 565), Blandine Lenain (n° 938), Maxime, Eric et Robin Villemagne (n°1135, n°965, n°1139), etc. Il n'a pas été possible de faire une recherche exhaustive, qui serait 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 : Villemagne, déjà cité, (4 signatures), Argaut (4 signatures), Fournier (4 signatures), Leroy (3 signatures), Savouray (3 signatures), Hurel (3 signatures) ;
- un contributeur résidant à Saint-Avertin, Laurent Paitre (n° 363 et 1093), 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 pages⁴ sur lesquelles ont été colletées les signatures comprennent au verso le motif de la pétition, **valide la pétition avec 1046 signatures**.

2^{ème} 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 : Jean-Pierre Nivet (n° 636), Jean-Pierre et Marie-Noelle Bernier (n 318), etc. ;
- comme à St Avertin, plusieurs membres d'une même famille ont signé la pétition : Guillot (2 signatures), Bernier (2 signatures), Nivet (3 signatures).

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**.

3) Observations reçues sur le registre numérique

3.1) Contributions exploitables

Le registre numérique a enregistré 983 contributions auxquelles il faut ajouter

³ Numéro de la contribution sur le registre électronique.

⁴ Le document comprend 136 pages.

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.

Les enquêtes publiques à Strasbourg et au Havre ont respectivement recueillies 6 684⁵ et 94⁶ contributions.

Les deux derniers jours de l'enquête, le registre numérique a enregistré une forte activité suscitée probablement par plusieurs articles dans les journaux locaux sur lesquels la commission reviendra dans son rapport. 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.

En ces 2 derniers jours d'enquête, ce sont donc pas moins de 28 % des contributions électroniques qui ont été déposées.

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 l'enquête publique a enregistré **1273 contributions**⁷.

4.1) Doublons

La commission a enregistré plusieurs doublons⁸ qui résultaient manifestement d'une erreur de manipulation, ou encore de l'utilisation de plusieurs possibilités offertes par l'enquête publique pour s'assurer du dépôt de la contribution :

n°		Nom
94	Doublon de 93	Mhammed Beldjilau
236	Doublon avec 241	Xavier Lachaume
375	Doublon avec 484 et 524	Collectif Riverains Mirabeau
421	Doublon avec 483	Université de Tours
440	Doublon avec 430	Claude Prengere
475	Doublon avec 476, 477	Michel Merejkowski
639	Doublon de 640, 1242 et 1268	Société LIDL
667	Doublon de 635	Nathalie Castel
841	Doublon de 846, 849 et 850	MEDEF Touraine
855	Doublon de 856	CCI Touraine
918	Doublon avec 814	Catherine Suire
945	Doublon avec 943	Léon Stéphanie
936	Doublon avec 934 et 926	Laurence
1012	Doublon avec 930	Louis Monck
1224	Doublon avec 404 et 375	Collectif Riverains Mirabeau
1068	Doublon avec 973 et de 1073	Vigilance Républicaine 37

Au total, le registre numérique a enregistré **39 doublons**.

⁵ Données Préambules.

⁶ Données PubliLégal.

⁷ 3 contributions ont été reçues après la fermeture du registre et n'ont pas été prises en compte.

⁸ Liste non exhaustive.

Il reste donc 1234 contributions exploitables.

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 relevé les contributeurs⁹ suivants :

Nom	N° des contributions
Alain Gaudry	161, 162, 163, 164, 165, 166
Jean Jacques Leclerc	237, 238, 240, 242, 244, 245, 237 et 310
Claude Bourdin	428 et 457
Raphael Tomasini	374 et 464
Michel Merejkowski	475, 611 et 1097
Ghislaine de La Debutrie	366, 792 et 1193
Jérôme Bétri	920 et 921
Xavier Coudreau	342 ,1194, 1196 et 1200
Gérald Mossiere	1192 et 1204
Jean Louis Delagarde	810 et 1209
Carole Boissé	1165 et 1217
Cécile Comet	299 et 1066
Bruno Thos	1071 et 61
Pascal Gosset	613, 658, 758 et 1078
Laurent Maitre	363 et 1093
Collectif Jean Royer	210 et 1163
Frédéric Castel	1210 et 590 (Castel)

Au bilan ce sont donc 1201 contributeurs qui ont participé directement à l'enquête publique, hors pétitions.

4.3) Contributions particulières

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

4.3.1) Contributions d'experts, d'associations, de collectifs, etc.

Parmi ces contributeurs, la commission a relevé plus particulièrement les contributions suivantes¹⁰ :

188	ADT Touraine Vincent Degorge 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 m ² de bureaux, locaux d'activité et commerces.
421	Président Université de Tours
428	CATDP

⁹ Liste non exhaustive.

¹⁰ Liste non exhaustive.

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

4.3.2) en provenance des hommes/femmes ou partis politiques

La commission remarque une forte participation des hommes et des femmes du territoire¹¹ engagés en politique 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
701	Sophie Métadier maire de Beaulieu-lès-Loches, ancienne députée
721	Municipalité de Ballan Miré
754	Lamaure Elisabeth 6 ^e 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 Alfandéri 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 ^e vice-présidente Région CVL
1185	Christian Gouron (Nupes PC)
1213	Charles Fournier député (EELV) 37

¹¹ Liste non exhaustive.

1216	Brigitte Lize Bru élue opposition « Réinventons Saint Avertin »
1219	Patrick Lefrançois groupe « Reconstruire ensemble notre métropole »
1222	Philippe Geiger Majorité municipale Tours
1233	« Tours en commun » groupe de la majorité municipale de Tours
1238	Christian Gatard maire de Chambray-les-Tours

4.3.3) en provenance des commerçants ou assimilés du boulevard Jean Royer

La commission a également retenu l'inquiétude des commerçants¹² du boulevard Jean Royer qui s'est manifestée par le dépôt de 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	Salon de coiffure	au 8 Bd Jean Royer
1249	Carl Olivier Champigny Cabinet de Siatsu	au 63 rue Michel Colombe à proximité immédiate du Bd

5) Statistiques

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**.

Pour mémoire, durant les 9 semaines de débat public, il y avait eu 17 000 visites recensées sur le site dédié. Et à titre de comparaison, un dossier d'enquête publique réalisée par un membre de la commission en juin 2024 au sud de Vierzon, relatif à 2 éoliennes supplémentaires sur un territoire plutôt favorable à l'éolien, avait reçu 1155 visites.

C'est donc relativement peu compte tenu du nombre de contribution, **ce qui signifie que beaucoup de contributeurs n'ont pas lu le dossier**.

La complexité du dossier et le nombre de documents peuvent expliquer la situation.

Dans le détail¹³ :

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

¹² Liste non exhaustive.

¹³ Les documents sont classés par nombre de téléchargements décroissants.

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 quelque peu boudé par le public.

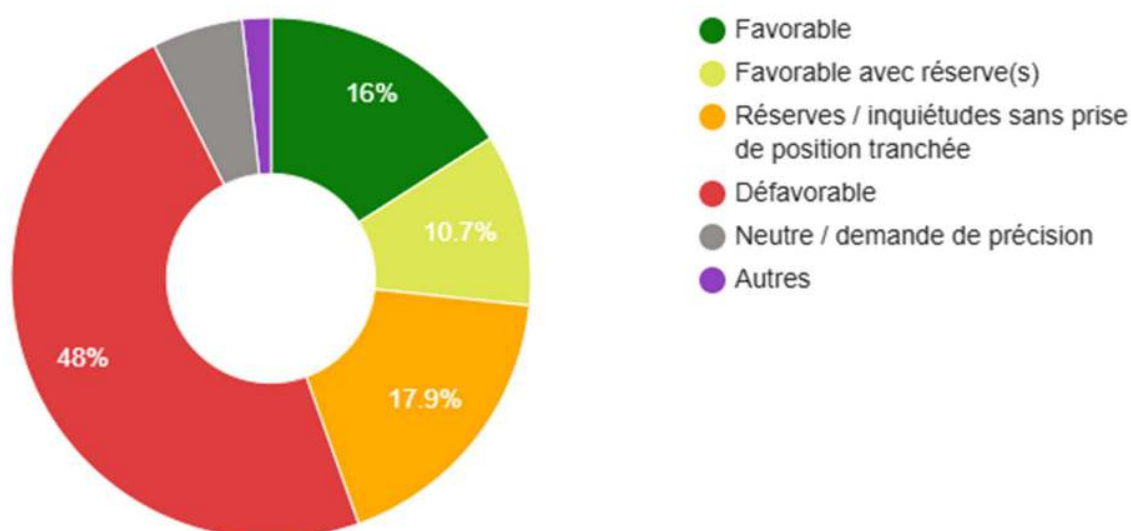
De même, la pièce relative aux avis, et notamment celui de la MRAe, organisme indépendant, ainsi que le mémoire en réponse du porteur du projet n'a été téléchargé que 60 fois, et visualisé 77 fois, ce qui est relativement étonnant compte tenu de l'importance de ces documents.

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.

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 :

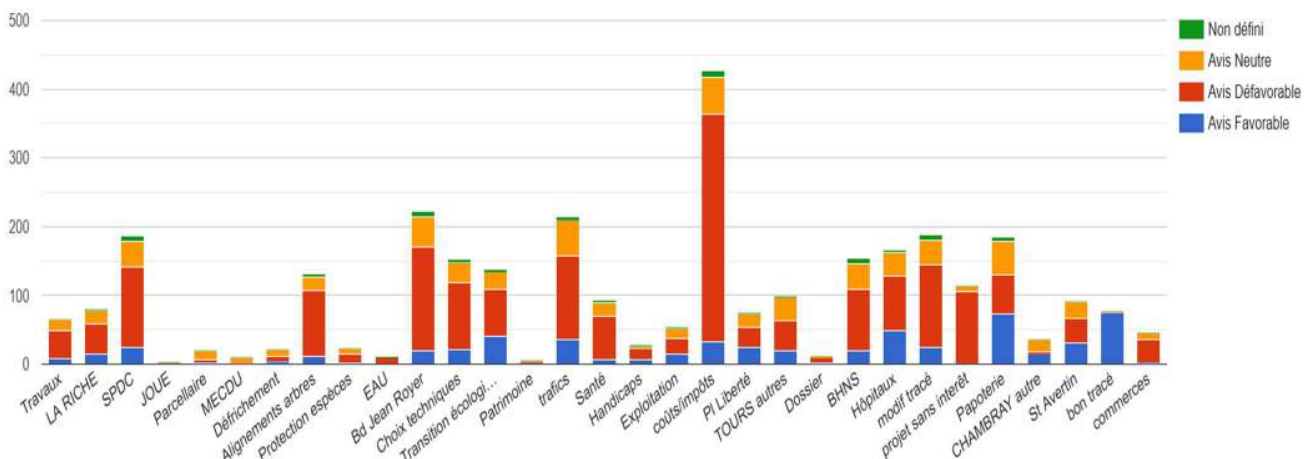
- environ 50 % des contributions sont défavorables au projet ;
- environ 25 % des contributions sont favorables ou favorables avec réserve(s) ;
- les 25 % restants sont neutres ou réservées.



5.3) 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 avis sollicités et notamment celui de la MRAe, et de la concertation préalable. Des ajustements ont toutefois été nécessaires en début d'enquête.

Au bilan :



C'est très nettement le thème du coût du projet et de l'augmentation possible des impôts qui préoccupent le plus le public.

Viennent ensuite, sans surprise, dans l'ordre des préoccupations :

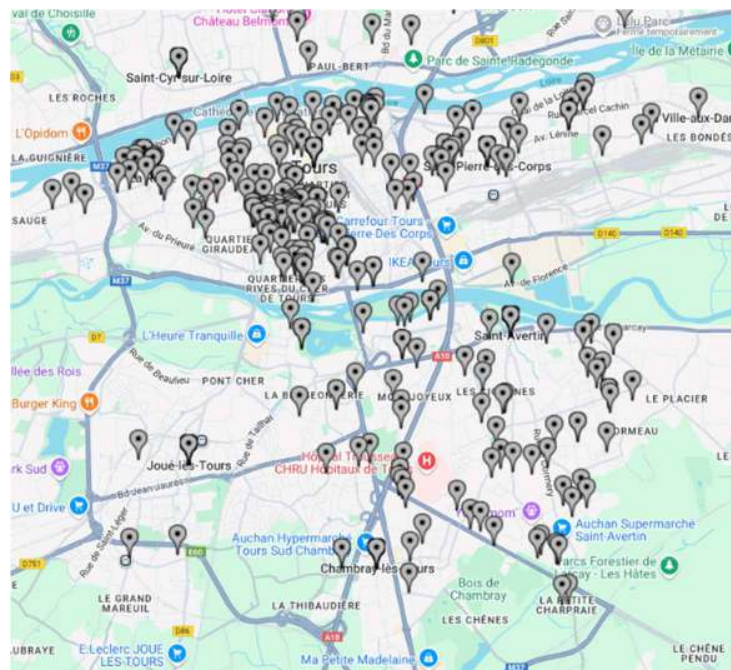
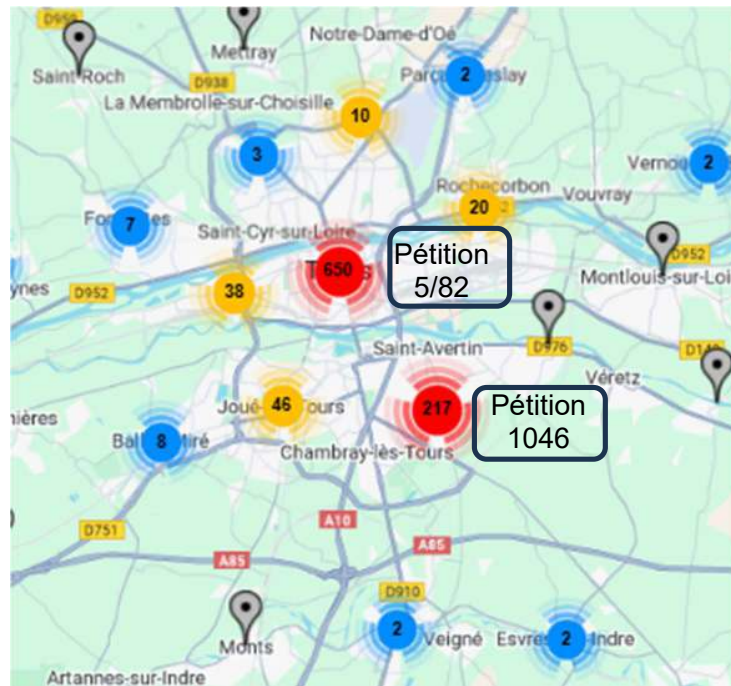
- toutes les problématiques liées au passage du tramway sur le Boulevard Jean Royer (stationnement, les nuisances en général et plus particulièrement le bruit, les vibrations, la luminosité nocturne, etc.) ;
- le trafic ; thématique englobant la circulation, la coordination des mobilités, les déplacements ;
- 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 de tracé.

5.4) 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 ;
- que 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 ;
- que les habitants de la couronne métropolitaine ont également très faiblement participé ;
- que 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.

ANNEXE 2 à la lettre du 12 novembre 2024
relative aux questions à poser au maître d'ouvrage

Remarques liminaires

Article L123-1 du Code de l'environnement (extrait) : 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.

Article R123-18 du Code de l'environnement (extrait) : Après clôture du registre d'enquête, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans un délai de huit jours, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse.

Le travail réalisé par la commission a consisté à analyser chacune des 1234 contributions avec objectivité et impartialité, et à en extrapoler toutes les questions, préoccupations et observations du public.

Celle-ci ont été classées en quatre parties :

- les grandes thématiques correspondant à celles qui ont le plus préoccupé le public ;
- les thématiques transversales ;
- les thématiques correspondant aux préoccupations du public le long de l'itinéraire depuis La Riche jusqu'à La Papoterie ;
- une sélection de points particuliers qui ont retenu l'attention de la commission.

A Les grandes problématiques

1) Concernant les coûts

1.1) Appréciation sommaire des dépenses (Question de la commission)

Le tableau page 4 de la pièce I « Appréciation sommaire des dépenses » reprend les postes définis par le CEREMA dans la présentation des coûts du projet aux conditions économiques de novembre 2018. Le coût estimé de la Ligne2Tram s'élevant à 419 200 000 €, il y a 6 ans !

Dans sa réponse du 16 février 2024, à une demande d'avis, le pôle d'évaluation domaniale de la Direction départementale des finances publiques affiche, suite à la modification du projet un coût estimé sur le seul poste des acquisitions des immeubles nécessaires à la création de la Ligne2tran à 33 222 000€ au lieu des 26 520 000 €.

Par ailleurs, le rapport de la Chambre régionale des comptes sur le SMT, rendu public le 10 juillet 2024, souligne que le coût global de l'opération est désormais évalué à 569 000 000 M€ après le vote du conseil métropolitain le 29 mars 2023 d'une autorisation de programme de 83 000 000 € pour tenir compte d'une part de l'inflation et d'autre part du coût d'investissement réajusté. Ce chiffre n'intègre pas les frais financiers en fonctionnement.

S'agissant des recettes, dans le dossier, toujours page 4 on peut lire : 40 M€ provenant de l'Etat, 20 M€ CPER 2015/2020 et CRST 2021/2026 alors que la CRC énonce 22 M€. Enfin 6,6 M€ au titre du Plan de relance.

Pour une meilleure lisibilité du dossier, la commission d'enquête souhaiterait un tableau actualisé de la présentation des coûts et que soit précisé le financement au regard des chiffres inscrits dans la pièce I.

1.2) Appréciation sommaire des dépenses Pièce I (Question de la commission)

L'enveloppe budgétaire, intègre tous les coûts..."excepté les éventuelles opérations urbaines d'accompagnement". Qu'entend-on par "éventuelles opérations urbaines d'accompagnement" dans la mesure où le chapitre 1.2.3 détaille tous les postes d'investissement ?

1.3) Valeur Actualisée Nette –Socio-économique-VANSE- (Question de la commission)

Cette valeur s'établit à -18 millions d'euros compte tenu de l'enveloppe budgétaire présentée dans le dossier. Ce document permet de mettre en évidence la rentabilité du projet au regard de son investissement et de ses effets. Les évaluations s'appuient sur des hypothèses pour

lesquelles subsistent des incertitudes ou inconnues à l'avenir : le développement urbain et économique, l'évolution du réseau de transports collectifs et de sa fréquentation.

La commission s'interroge : quelles conséquences d'une VANSE aggravée avec l'augmentation des coûts sur l'utilité publique du projet ?

1.4) Est-ce que cette ligne sera la plus chère de France ? Comment se situe le projet par rapport aux autres projets ?

2) Concernant le boulevard Jean Royer

Quelles sont les raisons qui ont conduit un passage du tramway boulevard Jean Royer plutôt que boulevard Béranger, comme cela était prévu initialement ?

S'agissant plus particulièrement des arbres

2.2) Est-il vrai que les platanes du boulevard Béranger sont atteints par le chancre et que leur espérance de vie est d'une dizaine d'années ?

2.3) Est-ce que tous les arbres du boulevard Jean Royer seront arrachés ? Pourquoi les arbres du boulevard Jean Royer sont-ils le seul alignement à ne pas être repris dans un tableau de description des arbres (pièce M3b) ?

2.4) Est-ce que des arbres seront replantés sur le boulevard Jean Royer ? Si oui combien ?

2.5) Les arbres ont une capacité de refroidir l'air notamment en créant une barrière naturelle qui protège des rayons du soleil. La température va donc augmenter sur tout le boulevard en l'absence d'arbre notamment devant le cabinet de kinésithérapie SCM dont l'espace de travail se situe juste derrière les vitres avec une présence de 8h à 19h. Comment compenser la hausse de température inéluctable ?

S'agissant du bruit

2.6) Est-ce que le tramway apportera une amélioration sonore ? Si oui comment le démontrez-vous ?

2.7) Pièce G6 pages 763 à 766 : tous les bâtiments et maisons du Boulevard Jean Royer sont indiqués « Bâtiment présentant un risque de perception auditive ». Qui prendra en charge l'isolement des façades pour cette nuisance importante ?

2.8) La présentation des études du niveau sonore actuel indique que les mesures acoustiques seront réalisées sur une durée d'enregistrement minimum de 24 h. Une anomalie a été détectée car les 2 mesures réalisées sur le boulevard Jean Royer ne portent que sur 12 heures et uniquement sur les heures d'affluence. Le tableau récapitulatif des mesures acoustiques pièce G6 annexe 6 ne reprend pas les mêmes chiffres que celle des mesures des mêmes points. Pourquoi ?

2.9) Pourquoi dans le dossier :

- 2.9.1) on sous-estime les niveaux sonores constatés et l'incidence sur la santé et le cadre de vie ?

- 2.9.2) l'impact du bruit en phase travaux est qualifié de faible et acceptable sans démonstration chiffrée ?

- 2.9.3) il n'y a aucune garantie sur le choix les plus favorables de matériaux voire de limitation de vitesse, il n'y a que des préconisations ?

- 2.9.4) il n'est rien prévu en matière d'isolation phonique des façades et des logements si les niveaux mesurés sont supérieurs aux seuils de préconisation de l'OMS en Europe ?

S'agissant des vibrations

2.10) Est-il prévu la pose d'un dispositif permettant une réduction vibratoire ?

2.11) Documents G3 : Dans l'étude des vibrations du sol les points SO1 et SO2 sont indiqués en questionnaire, mais aucune explication n'est donnée dans tous les documents sur ces 2 points du boulevard Jean Royer. Les résultats des sondages de ces 2 points (tableau 31 page 890) n'apparaissent pas. Pourquoi ces 2 résultats ont-ils disparu ?

S'agissant des champs magnétiques statiques

2.12) Les câbles électriques dénudés émettent un champ magnétique statique. Quelles seront les

conséquences sur les chambres à coucher qui seront au même niveau que les câbles ?

2.13) Pourquoi faut-il attendre 6 mois après la mise en exploitation du tramway pour avoir un retour sur les incidences en termes de bruit et de vibrations par une campagne acoustique ?

2.14) Pourquoi lors de la phase travaux, les modalités de coordination des intervenants et de suivi en matière environnementale ne concernent que les impacts sur la biodiversité et non pas sur le bruit, la pollution de l'air, les eaux pluviales, les déchets, etc. ?

S'agissant du stationnement

2.15) Comment seront compensées les nombreuses places de stationnement tout le long du boulevard qui vont disparaître ?

2.16) Peut-on créer des places de parking supplémentaires sur la place de Strasbourg ?

2.17) Combien de places de parking seront réalisées lors de l'opération d'échange entre l'armée (Quartier Rames et Caserne Baraguey d'Hilliers) et la municipalité (Rue Hoche) ? Est-ce que ces places pourraient être réservées aux résidents du Bd Jean Royer (badge) ?

S'agissant des trafics

2.18) Quels sont les reports de trafic automobiles et de stationnement sur les voies adjacentes et parallèles au tracé ? Pouvez-vous exprimer les reports de trafic en valeur absolue et en valeur relative, par rapport aux trafics actuels ?

2.19) Est-ce que les rues de délestage du trafic routier, notamment les rues Boisdénier et Febvotte, vont avoir une augmentation du trafic et du bruit ? Dans quelle proportion ?

2.20) Où circuleront les cyclistes dans le sens est-ouest ?

2.21) Est-ce que toutes les sorties de garage seront restituées ?

Y aura-t-il un trottoir traversant sur l'ensemble du boulevard ?

2.22) Quelle sera la largeur du trottoir ?

2.23) Comment va s'organiser l'accès par la route à l'école Jeanne d'Arc (maternelle-primaire-collège) dont l'entrée est rue du sergent Bobillot, à quelques dizaines de mètres du boulevard Jean Royer ? Cette problématique concerne de très nombreux parents matin, midi et soir.

S'agissant des activités médicales et commerciales

2.24) Sur la partie est du boulevard (vers le n°13), au niveau du Carrefour City, de la pharmacie, des cabinets de kinés, est-ce qu'il y aura des « arrêts minutes » d'aménagés ?

2.25) Où stationneront les VSL accompagnant des patients dans les cabinets médicaux et paramédicaux durant les consultations ?

2.26) Est-ce qu'il y aura un arrêt minute au 101 boulevard Jean Royer où se situe un commerce de vin (Cave à vins. Achat vins et restauration) ? Quel est l'avenir de ce commerce ? Comment pourra-t-il travailler ?

2.27) Est-ce que l'entrée du garage du « Nouveau Tours » sera restituée ? Quelles seront les conséquences de l'arrivée du tramway pour les activités de ce garage ? Est-ce que la ville de Tours proposera une alternative notamment un nouvel emplacement ?

2.28) Est-ce qu'il y aura un dialogue/concertation avec les acteurs économiques avant le début des travaux ?

Divers

2.29) Comment s'effectuera la collecte des ordures ménagères ? L'emplacement des PAV (points d'apport volontaire) a-t-il été concerté avec les habitants des rues adjacentes sous les fenêtres desquels ils vont être implantés ? Ce dispositif vous semble-t-il satisfaisant et suffisant pour certaines populations habitant le Bd : personnes âgées, PMR ?

2.30) Est-il prévu de refaire les collecteurs principaux d'eau de pluie vieux de 150 ans, ainsi que les canalisations ?

2.31) Ne serait-il pas judicieux de créer au droit du Jardin Boylesve et au droit de la Place Sidi Brahim des ponctuations végétales de part et d'autre de l'avenue qui permettraient de rythmer, et surtout de repérer, pour les piétons et usagers du tram, la localisation de ces deux stations sur une voie aussi longue ?

2.32) Concernant le Bd Jean Royer, la circulation en site banal ne risque-t-elle pas d'être chaotique avec la présence de 16 intersections sur un peu plus de 1000m et de nombreux accès riverains (garages) ?

3) Concernant la desserte de Saint-Pierre-des-Corps par le tramway et par le BHNS

3.1) Comment justifiez-vous que la 2^e ligne de tramway ne desserve pas la gare TGV de SPDC et ses milliers de voyageurs quotidiens ?

3.2) Comment justifiez-vous que la 2^e ligne de tramway ne desserve pas le quartier prioritaire la Rabaterie

3.3) Comment justifiez-vous que le BHNS s'arrête au centre commercial des Atlantes ?

3.4) Pouvez-vous confirmer que le BHNS entre Liberté et les Atlantes n'aura pas de voie réservée, ce qui limiterait son efficacité ?

3.5) Pourquoi ne pas avoir retenu une ligne BHNS qui desserve la gare TGV de Saint-Pierre-des-Corps ?

3.6) Pourquoi ne pas prolonger la ligne BHNS qui dessert les Atlantes jusqu'aux limites de SPDC et de la Ville au Dames, en passant par l'avenue Jacques Duclos, avec création d'un parking relais ? Il desservirait ainsi une zone industrielle, donc de nombreux emplois, un lycée, un centre sportif, des lieux fréquentés par des jeunes.

4) Concerne l'interconnexion des lignes place de la Liberté

4.1) Qu'est-ce qui empêchera techniquement de faire circuler le tramway de La Riche à Vaucanson à la mise en service de la ligne 2 en 2028 ?

4.2) Quel serait le surcout éventuel ?

4.3) De même qu'est-ce qui empêchera techniquement de faire circuler le tramway de La Papoterie à Vaucanson ?

4.4) Ne peut-on pas allonger le quai à Charcot pour recevoir des rames de la ligne 1 et de la ligne 2 afin de faciliter les correspondances ?

4.5) Les lignes 1 et 2 auront un tronc commun entre Verdun et Liberté. Le nombre de tramway sera donc nécessairement doublé sur cette section. N'y aura-t-il pas un impact sur la régularité ?

4.6) Ne peut-on pas mettre dès à présent un aiguillage de préfiguration en direction de la partie nord de l'avenue de Grammont ? Coût ?

4.7) Les voyageurs venant du sud par la ligne 2 voulant rejoindre le centre-ville devront prendre la ligne 1 à Charcot. Il en résultera une surcharge de passagers. Comment a été prise en compte cette surcharge ? Pourra-t-elle être prise en compte aux heures de pointe ?

4.8) La ligne 2 du tramway et le BHNS sont très proches au niveau de la Place de la Liberté, sans qu'une réelle correspondance existe : les stations « Charcot » du tram et « Liberté » du BHNS sont distantes d'environ 300m. Une évolution est-elle possible ? ». Il est paradoxal de ne pas prévoir une vraie correspondance entre deux lignes de transport en site propre.

5) Concerne l'hôpital Bretonneau

5.1) Quelle sera la distance entre la station desservant l'hôpital et le point d'accueil/information ?

5.2) Est-ce qu'il est prévu des navettes, électriques par exemple, entre la station et l'accueil de l'hôpital ?

5.3) De même est-ce qu'un itinéraire sécurisé pour cyclistes et piétons est prévu ?

6) Concerne l'hôpital Trousseau

6.1) Quelle sera la distance entre la station desservant l'hôpital et le point d'accueil/information ?

6.2) Est-ce qu'il est prévu des navettes, électriques par exemple, entre la station et l'accueil de l'hôpital ?

6.3) De même est-ce qu'un itinéraire sécurisé pour cyclistes et piétons est prévu ?

6.4) Ne peut-on pas déjà intégrer un aiguillage devant le CHRU Trousseau en direction de St Avertin pour préfigurer un prolongement ultérieur ?

6.5) Est-ce qu'il y a de la place pour faire un parking relais à Trousseau, y compris P+R en silo ?

7) Concerne la liaison CHRU Trousseau-La Papoterie

- 7.1) Quel est l'intérêt de prolonger la ligne 2 du tramway jusqu'à la Papoterie
- 7.2) Quel est le coût de la section CHRU Trousseau -La Papoterie ?
- 7.3) Plutôt que la liaison CHRU Trousseau La Papoterie, pourquoi ne pas avoir préféré un tronçon CHRU -Grands Champs vers une zone densément peuplée, qui aurait bénéficié aux habitants de Saint-Avertin ?
- 7.4) Pourquoi avoir conçu le tramway au centre de la chaussée plutôt qu'en position latérale, ce qui aurait permis une meilleure fluidité du trafic routier résiduel et un meilleur accès des services de secours au CHU en provenance du sud ?
- 7.5) Comment se fera la circulation des véhicules prioritaires (SDIS, SAMU, ambulances, etc.) entre La Papoterie et Trousseau ? Est-ce que les véhicules d'urgence auront accès à la plateforme du tramway ?
- 7.6) Est-ce que les voies cyclables seront connectées au réseau de Chambray ?
- 7.7) Est-ce que le tramway sera prioritaire aux intersections ?
- 7.8) Est-ce qu'il y aura une limitation de vitesse pour les véhicules routiers sur ce tronçon ?

B) Les problématiques transversales

8) Concerne les retombées environnementales

Quelles sont les retombées environnementales du projet qui sont attendues ?

9) Concernant la fréquentation

- 9.1) Quelle est la fréquentation attendue sur la ligne 2 ? comment a-t-elle été calculée ?
- 9.2) Comment justifier des rames de 43 mètres alors que des rames de 32 mètres auraient peut-être suffi ?

10) Concerne le choix du tramway

10.1) Pourquoi le dossier n'apporte aucune autre solution alternative au tramway comme le bus électrique, au gaz ou à l'hydrogène, voire le trambus. Qu'en est-il ?

10.2) Question de la commission

Plusieurs contributeurs ont avancé dans les alternatives de carburant notamment des bus, l'hydrogène. Dans le rapport de la CRC rendu public le 10 juillet 2024, c'est un thème qui a été évoqué : «... le renouvellement des bus est promis à des changements. En effet, la Commission européenne a proposé en février 2023 un objectif de zéro émission de CO² à partir de 2030 pour les bus urbains neufs. La perspective a été repoussée à 2035... »

Par ailleurs, la communauté de communes Touraine Vallée de l'Indre s'est emparée des questions énergétiques notamment en s'engageant dans le développement de l'hydrogène renouvelable sur le territoire. Elle s'est équipée des premières stations de distribution d'hydrogène de la Région Centre-Val de Loire.

A moyen terme, pourrait-il être envisagé de profiter de cette offre hydrogène pour alimenter les bus la Métropole de Tours faisant partie de la SEM Hy'Touraine ?

11) Concerne la comparaison des coûts tramway – BHNS

Durant l'enquête publique, le choix du tramway a souvent été opposé à celui du BHNS en termes de coûts. Qu'en est-il de la comparaison des coûts d'investissement, coûts par voyage par exemple ?

12) Concerne les futures lignes de bus

12.1) Quelles sont les modifications de lignes de bus induites par le projet : ajout de lignes, suppression, modifications de tracés et/ou de stations ?

12.2) Question de la commission

Qu'en sera-t-il des coûts d'exploitation qui restent à confirmer au vu de divers paramètres et à consolider avec le réseau de bus tel qu'il poursuivra son existence ?

Il n'est pas acquis que les futurs délégataires ne modifieront pas leurs prix à l'occasion des négociations du renouvellement de la délégation de service public fin 2025.

13) Concerne la 3^e ligne

Où en sont les études pour la 3^e ligne ? Pouvez-vous faire un point de situation succinct ?

14) Conséquences des travaux sur les bâtiments adjacents

Les conséquences des travaux sur les bâtiments adjacents ne sont pas évoquées dans le dossier. Pouvez-vous aborder le problème des assurances et des garanties ?

15) Concerne la circulation des tramways en bout de ligne

Est-il envisageable et techniquement possible (cadencement) de faire passer le tram sur une voie unique bidirectionnelle sur les extrémités du trajet afin de réduire les coûts et les emprises : tout ou partie de La Rue de la Mairie à La Riche jusqu'au P+R ; entre par exemple La Branchoire et La Papoterie ?

16) Concerne le tramway/vélo

16.1) Est-ce que l'on pourra emporter les vélos dans le Tram ?

16.2) Est-ce que les recommandations du CEREMA concernant l'aménagement des pistes cyclables seront prises en compte (largeur des voies, teinte homogène, différence de couleur entre piste cyclable et trottoirs, suppression des ressauts, etc.) ?

16.3) Quelles sont les mesures qui seront mises en place, en parallèle de l'aménagement de la ligne de tram B, pour assurer une continuité cyclable sûre pour toutes et tous, adjacente à ce nouveau tracé ?

16.4) Est-ce que les pistes cyclables seront prioritaires aux carrefours ?

16.5) Le collectif Cycliste 37 demande à ce que l'on étudie la compatibilité tramway-fret et en cas de réponse positive, promouvoir cette nouvelle fonctionnalité ?

17) Concerne l'accessibilité des PMR

Quels sont les aménagements prévus sur les quais de bus et de tram ou à leurs abords pour les PMR ? Les revêtements glissants ou en pavés doivent être proscrits, comme ceux qui sont des assemblages d'éléments et qui peuvent se desceller, à l'image des carreaux « Buren » en face des portes de tramway qui sont fréquemment cassés, manquants ou instables. Les ressauts sont également à éviter sur les aménagements d'accès ou sur les parcours piétons, comme c'est le cas à Liberté, Charcot ou Verdun pour accéder aux trottoirs.

18) Concerne les documents d'urbanisme

18.1) Est-ce que le projet est compatible avec le SCOT ?

18.2) La Papoterie : est-il normal de réaliser un parking sur une zone agricole qui de plus est cultivée ?

18.3) Comment démontrez-vous que le projet est compatible avec le SRADDET ?

19) Concerne le SERM

Comment vont s'articuler le SERM et le projet de ligne 2 ?

20) Concerne les conséquences du projet sur les résidences de Tours Habitat (n° 1261)

20.1) Tours Habitat, qui déclare être en contact avec Transamo, a envoyé un dossier de 100 pages accompagné d'un courrier dont les thématiques sont brièvement relatées ci-après :

- impact du tracé du BHNS sur le projet du renouvellement urbain du quartier Sanitas et les résidents de Tours Habitat ;

- interrogations sur les liaisons piétonnes, l'alignement des arbres sur le tronçon de l'avenue du Général de Gaulle ;

- relève plusieurs points de vigilance : accès aux halls des résidences, maintien de l'accessibilité des véhicules de secours, suppression de 128 places de stationnement, déplacement des PAV ;

- veillera à la compatibilité de l'aménagement des espaces publics impactés par le BHNS avec la résidentialisation dont les travaux auront lieu en 2025-2026 ;

- impact du tracé de la ligne 2 Tram rue d'Entraigues et le boulevard Tonnellé, le secteur Hélène Boucher, Les Fontaines et secteur Mme de Grignan.

C) Problématiques le long du tracé

21) Concerne l'arrivée à La Riche par la route de Saint- Genouph

21.1) Comment s'organisera la circulation en arrivant à La Riche par la route de Saint- Genouph puisqu'il ne sera plus possible de passer, comme actuellement, sous le pont rocade / VF ?

21.2) Est-ce que la piste cyclable unidirectionnelle sous les 2 ponts sera maintenue ? le cas échéant y aura-t-il une piste cyclable bidirectionnelle et un trottoir séparé ?

22) Concerne le tronçon Parc relais La Riche – Place de la Liberté

22.1) Pour se rendre en centre-ville de Tours depuis La Riche, il faudra changer de tramway à Charcot (rupture de charge) et prendre la ligne 1. Quel sera l'intérêt de prendre le tramway soit un trajet estimé à 25' alors qu'un BHNS direct avec une voie dédiée y serait en 15' ?

22.2) Est-ce que la ligne 15 qui traverse La Riche jusqu'au centre-ville de Tours sera maintenue ?

22.3) Quelle est l'avenir de la ligne 3a/b ?

23) Concerne les expropriations rue de la mairie à La Riche

23.1) Comment sont déterminés les prix pour les expropriations ?

23.2) Pourquoi faut-il exproprier l'ensemble des parcelles AP419 et 420 sur lesquelles se trouvent respectivement 8 et 9 garages ? Par ailleurs, 6 des 9 garages construits sur la parcelle AP420 se trouvent mitoyens d'une maison qui ne va pas être démolie dont l'entrée est au 126 bis rue de la mairie, ce qui rajoute à l'incompréhension.

23.3) L'expropriation de l'ensemble de ces parcelles n'est pas cohérente avec la figure 101 de la pièce M3a où il apparaît clairement qu'une partie des garages est préservée. Qu'en est-il exactement ?

23.4) Quel est le bénéfice réel pour le projet de ligne du tramway de l'expropriation de la totalité de certaines parcelles (Exemple : AP 419, AP 420, AP 339, AP 435) ?

23.5) Que vont devenir les « restes » des parcelles qui sont expropriées et qui ne correspondent pas à l'emprunte réelle du tramway (Exemple : AP 419, AP 420, AP 339, AP 435) ?

23.6) Pouvez-vous assurer que les « restes » de ces parcelles ne vont pas bénéficier à des promoteurs pour des opérations immobilières par exemple ? En d'autres termes, pouvez-vous nous assurer que l'on ne profite pas de l'arrivée du tramway, et donc de la déclaration d'utilité publique, pour faire des réaménagements qui n'ont rien à voir avec le tramway et qui lèseront les expropriés ?

24) Concerne les expropriations ave Pierre Mendés France

Pourquoi exproprier alors que l'avenue est très large ? Il semble qu'il soit possible de faire passer le tram et les voitures sur des avenues ou boulevards moins larges, comme à Tours nord par exemple, sans exproprier.

25) Concerne la rue d'Entraigues

Les arbres de la rue d'Entraigues, au droit du jardin Botanique, ont été identifiés comme un habitat de différents types de chauve-souris, dont l'espèce classifiée « vulnérable » des noctules. Le jardin Botanique contigu ainsi que les bâtiments pourraient offrir un habitat de secours. Néanmoins quelles sont les mesures prises pour empêcher la déstabilisation de la population de noctules ?

26) Concerne le Bd Tonnellé

26.1) Quel sera le profil en coupe du boulevard avec les différentes circulations (tram, bus, auto, cycle piéton) ?

26.2) Est-ce que les cyclistes circuleront sur une voie réservée ou partagée ?

27) Concerne la place de la Liberté

27.1) Serait-il possible d'aménager une traversée vélo pour ceux qui viennent du Sud vers l'école Buisson Molière le long du passage piéton ?

27.2) Est-il possible d'agrandir le périmètre au niveau de l'avenue du Général de Gaulle afin de désimperméabiliser le parking existant ?

28) Concerne le quartier des Fontaines

28.1) Un contributeur note que certains arbres de la bande centrale de l'avenue Stendhal seront coupés et demande s'il n'existe pas un moyen d'éviter cela ?

28.2) Il existe depuis 50 ans un tunnel sous l'avenue Stendhal entre l'entrée-ouest de la résidence Honoré de Balzac et la rue Vincent d'Indy. Les deux entrées ont été condamnées depuis de nombreuses années mais le tunnel lui-même n'a jamais été comblé. Est-ce que cela a été pris en compte ?

28.3) La « boucle » du quartier des Fontaines compte 3 stations (Piscine du Lac, Mozart, Fontaines) qui, certes, sur la ligne sont distantes de 570 et 597 m sur la ligne elle-même, mais dont on peut voir qu'elles se situent dans un rayon inférieur à 200m. Est-il possible de faire évoluer cette configuration par la suppression/déplacement d'une de ces stations ?

29) Concerne l'ave de l'Alouette et l'ave de Bordeaux

Pourquoi ne pas remplacer la voie verte par une piste cyclable bidirectionnelle séparée par un trottoir afin de limiter les conflits d'usage ; l'emprise disponible étant suffisante ?

30) Concerne la sortie d'autoroute devant la porte des Arts et la résidence Gallardon

30.1) Est-ce que la sortie d'autoroute sera maintenue ?

30.2) Y aura-t-il un rond-point ?

30.3) Comment s'insérera le trafic depuis la rue Rolland Pillain ?

30.4) Est-ce qu'il y a de la place pour agrandir le parking relais de la Sagerie ?

31) Concerne croisement de 4 axes : ave de Bordeaux/ave de la République/ave du Grand Sud/ave Bois Lopin

31.1) Pour le passage de ce croisement est-ce que les 2 lignes de tramway seront bien au nord, ce qui permettrait un meilleur écoulement du trafic routier à cet endroit : c'est ce qu'on devine sur la vidéo, mais ce n'est pas ce qui figure sur le plan page 73 de la pièce E ?

31.2) Pourquoi ne pas créer un rond-point à cet endroit ?

31.3) Pourquoi ne pas mettre l'ave du Bois Lopin en double sens pour des raisons de sécurité et de fluidité ?

32) Concerne la station Château Branchoire

32.1) L'association de défense du Hameau de la Cour attire l'attention sur le fait que la circulation avenue de la Branchoire particulièrement dense aux heures de pointe, rend difficile pour les usagers l'entrée et la sortie de la rue de la Barillerie et de l'allée des Bouvreuils et ce, malgré le marquage au sol (damiers) interdisant le stationnement sur ces damiers (interdit irrégulièrement respecté).

Il est demandé que la nouvelle configuration de la voirie du fait de la construction de la station Château Branchoire, prenne en compte ces difficultés afin de fluidifier le trafic des véhicules et l'accès aux voies précitées.

32.2) Par ailleurs, l'entrée comme la sortie de la rue de la Cour, côté avenue de la République, sont dangereuses pour les usagers qui coupent l'avenue après y avoir stationné le temps de s'insérer dans la circulation sens rue de la Cour ou sens avenue de la République ou pour accéder au parking des commerces. Il est demandé que l'accès soit rendu plus fluide et davantage sécurisé, réduisant ainsi accrochages et accidents.

33) Concerne La Papoterie

33.1) Combien y aura-t-il de places de parking ? 400 ou 200 comme certains le laissent entendre ?

33.2) Il n'y a qu'une seule entrée/sortie par un rond-point. Comment se fera l'accès à La Papoterie durant les travaux ?

33.3) Comment s'assurer que le quartier de La Papoterie ne devienne pas un second parking du tramway en raison de sa facilité d'accès et de sa proximité avec le quai ?

33.4) Est-ce que le rond-point des Barillers sera maintenu ?

32.5) Comment sera compensée la disparition de la zone humide ?

33.6) Suite au morcellement des parcelles 0182AY et 01884AY pour une surface de 46 851 m², il ne restera qu'une surface exploitable d'environ 28 000 m² condamnée à devenir une friche ! Est-ce qu'il y aura une clôture du parking pour protéger les terrains voisins du P + R ?

33.7) Pourquoi le projet ne prévoit-il pas de bassin de rétention pour protéger les bois et le plan d'eau adjacents de la pollution par les hydrocarbures engendrés par le P+ R via les eaux de ruissellement ?

34) Concerne le lotissement de La Papoterie

34.1) Le chemin piéton d'accès à la Papoterie, au droit de l'arrêt « Lycée Agricole », emprunté par les cyclistes et les piétons, n'est pas mentionné sur les plans. Est-ce qu'il pourra toujours être utilisé ?

34.2) Est-il prévu un accès à ce chemin pour les cyclistes depuis la piste cyclable et les piétons qui se rendront notamment à la station ?

34.3) Tout le long de la route de Loches, il y a actuellement une clôture avec un mur végétal qui atténue les nuisances sonores. Derrière cette haie, il existe un parcours de santé et un sentier botanique. Est-ce que la clôture sera restituée pour éviter les intrusions dans le lotissement ? Y aura-t-il un talus ? Y aura-t-il « re végétalisation » de cette bande ?

34.4) Quelles sont les coupes actuelles et projetées au niveau du lycée agricole et entre le lycée et le terminus ?

34.5) Quelles sont exactement les surfaces à exproprier et à déclasser dans le secteur de La Papoterie ?

34.6) Est-il envisagé une piste cyclable séparée sans discontinuité dans chaque sens de circulation ?

34.7) Quelle sera la voirie en sortie de lotissement ? Des feux ?

34.8) Est-ce que le muret en briques et le panneau « La Papoterie » seront conservés ?

35) Concerne la circulation au sud de Tours/Chambray/St Avertin

35.1) La décision « d'aller chercher » les usagers à La Papoterie ne peut se concevoir sans décision structurantes qui conduiront à « rabattre » les usagers de la route vers le parc relais. Quelles sont ces décisions ?

35.2) Quelles sont les décisions/actions pour empêcher que le trafic routier soit détourné vers la rue de Cormery, déjà bien saturée à certains moments de la journée ?

35.3) La région CVL vient d'investir 36 M€ pour la rénovation de la ligne SNCF Tours-Loches pour favoriser l'utilisation du train pour les personnes/travailleurs en provenance du sud de Tours, notamment du Lochois. N'y a-t-il pas une incohérence à vouloir également « capter » cette même population à La Papoterie ?

36) Concerne le hameau du Grand Porteau à Chambray

Y aura-t-il une piste cyclable qui reliera La Papoterie et le hameau du Grand Porteau

37) Concerne la circulation et notamment celle du BHNS, rue Mirabeau

37.1) Pour le BHNS, à la suite des nombreux accidents impliquant des voitures au sud du pont Mirabeau, est-il possible de revoir la géométrie du carrefour ?

37.2) En outre, pour le rond-point de la Rotonde est-il envisageable de créer des traversées piétonnes et cycles surélevées comme c'est le cas au rond-point Saint-Sauveur ?

37.3) La chaussée actuelle de la rue Mirabeau ne sera pas redimensionnée. Avec un tel trafic de bus (> à 500 /jour) et au vu de l'état de déformation actuel de la chaussée, il semblerait que la structure de celle-ci ne soit pas dimensionnée pour recevoir un tel trafic, les déformations du corps de chaussée générant des vibrations dans les habitations au passage des bus.

- 37.4) Est-ce que chaussée sera refaite ? Si oui, y aura-t-il un revêtement anti-bruit ?
Est-il envisagé :
37.5) de dévier camions et bus qui n'ont pas d'arrêt dans la rue (fil vert et Rémi) ?
37.6) de réduire la vitesse de circulation dans la rue à 30 km/h ?
37.7) un site propre dans une direction ? dans les deux sens de circulation ?

38) Concerne le centre de maintenance

- 38.1) Pourquoi ne pas avoir fait un 2ème centre de maintenance au sud pour éviter la paralysie du trafic si un nouvel accident sur un pont venait à se reproduire, du type de celui qui a vu l'effondrement de Pont Wilson en 1978 ?
38.2) Chaque jour, les trams de la ligne 2 partiront du centre de maintenance pour rejoindre leur tracé à partir de la station Charcot, Place de la Liberté ; idem le soir pour rentrer au centre de maintenance. Est-ce qu'ils rouleront à vide sur cette partie de la ligne A ?
38.3) Compte tenu de la possible saturation du centre de maintenance, comment sera envisagée la maintenance de la ligne 3 ?

39) Concerne les parcs relais

- 39.1) Est-ce que les parcs relais sont bien dimensionnés ?
39.2) Quel sont les taux d'occupation espérés P+R Bords de Loire ? du P+R du Lac, du P+R de la Sagerie, du P+R de la Papoterie ?
39.3) Est-ce qu'il y aura des emplacements pour les vélos ? De quels types ? Seront-ils sécurisés ?
39.4) Y aura-t-il des toilettes dans les parcs relais ?

D) Question concernant des points particuliers sur l'itinéraire

40) Concerne le 126 bis, rue de la mairie à La Riche (n° 540 et 541)

Le sujet évoqué dans la partie qui suit fait l'objet des contributions 540 et 541 déposées sur le registre numérique, et d'une lettre avec AR adressée par Maître Isabelle Robert-Védie (avocate de M. Guerraoui et de Mme Ghez) ; documents auxquels on pourra utilement se référer.

De ces documents la commission tire les questions suivantes :

- 40.1) Concernant spécifiquement l'expropriation de la parcelle AP 846 qui a une géométrie particulière, n'y a-t-il pas une erreur car l'expropriation entraînerait la démolition du mur nord de la maison construite principalement sur la parcelle AP 847, non expropriée, et donc entraînerait la perte de jouissance et de l'utilisation de la propriété ?
40.2) Quel est l'intérêt d'exproprier la totalité de la parcelle AP 846 qui constitue le seul accès à la maison enclavée construite sur la parcelle AP847 ?
40.3) Pouvez-vous confirmer qu'à supposer que la maison soit laissée intacte, l'expropriation la rendrait conforme aux prescriptions UA3 et UA 12 du PLU de La Riche notamment en termes de sécurité pour les usagers de la voie publique et des personnes utilisant cet accès, d'emplacements de stationnement

41) Concerne le supermarché Lidl, rue du 11 novembre 1918 à La Riche (n° 639)

- 41.1) Est-ce que l'accès unique en voiture au supermarché sera supprimé ?
41.2) Comment empêcher que le parking municipal devant le supermarché Lidl soit utilisé en parking relais du tramway gratuit ?
41.3) Est-ce que les camions de livraison auront toujours accès au quai situé au bout de l'impasse Louis Pasteur ?

42) Concerne l'angle Bd Tonnellé / rue Michel Baugé (n°228)

On pourra se référer à la contribution avec son plan, de Mme PIOCHON, Présidente du conseil syndical de la Résidence Espace Tonnellé 106 Bd Tonnellé.

Ne peut-on pas revoir la courbe du tracé des rails du Tram à l'angle du Bd Tonnellé et de la rue Michel Baugé en la déplaçant d'un mètre ou deux de notre immeuble vers l'école Maryse Bastié qui est prévue être démolie ? La translation d'1m (si techniquement possible) éviterait d'être à

l'aplomb du parking du sous-sol et ne pénaliserait pas l'école, qui sera démolie à terme et dont les espaces « utiles » ne sont pas concernés par cette modification.

43) Concerne la résidence Rabelais au bout du boulevard Jean Royer, au-delà de la rue Giraudeau (n° 177)

La résidence comprend 4 bâtiments, 3 au nord du boulevard Jean Royer, un au sud.

43.1) Est-ce que l'accès par une rampe à la terrasse, appelée « la dalle », très empruntée quotidiennement (déménagement, livraisons, portage de repas, ambulance, etc.) sera maintenue ?

43.2) Est-ce que des places de parking seront redonnées aux résidents ?

44) Concerne le 76, rue Bobillot à Tours (n°1255)

Suite à des travaux Bld Jean Royer (place de parking et trottoir), le ruissellement des EP arrive au 76 rue Bobillot (M. Etienne). L'intervention de ce riverain tant auprès de la Métropole que de la mairie n'a pour l'instant pas été suivie d'effet. Dans le projet rien ne préfigure l'emplacement des avaloirs qui devront être positionnés de telle sorte qu'ils éviteront les débordements des EP chez ce riverain.

45) Concerne le 58, rue Auguste Chevalier (n° 1254)

Résidant au 58 rue Auguste Chevallier, Madame Lenoir possède un jardin qu'elle traverse pour se rendre à son garage qui s'ouvre sur le boulevard Jean Royer. Sur le plan, il n'est pas matérialisé. Madame Lenoir entend pouvoir continuer à disposer de cette sortie.

46) Concerne le 49 bis, boulevard Marchand Duplessis, maison au croisement avec le boulevard Jean Royer (n° 230)

Monsieur Beckerich est venu avec un plan (celui qui se trouve page 55 de la pièce E ?). Est-ce que ce plan a subi des modifications ?

47) Concerne le 173 bis, boulevard Jean Royer à Tours (n° 860)

Un arrêt du tram est prévu devant la maison :

47.1) Quel est l'impact du quai sur le soupirail qui s'ouvre vers l'extérieur de la maison et qui permet d'accéder depuis la cave à l'extérieur. Est-ce que l'ouverture du soupirail qui mesure environ 1,2 mètre de large et s'ouvre vers l'extérieur sera toujours possible ?

47.2) Est-ce que la pente du quai sera vers les maisons ce qui pourrait provoquer un écoulement d'eau de pluie vers la cave ?

47.3) Avec un quai qui devant cette maison, comment s'effectueront la mise en place d'un échafaudage pour l'entretien de la façade ou du toit, les livraisons par camion, de bois par exemple ?

47.4) Est-ce que la borne d'informations voyageurs sur le quai Sud peut être déplacée à la même hauteur que la borne du quai Nord pour que ce mobilier ne soit pas en face de la fenêtre ?

48) Concerne l'église Saint Charles de Foucault aux Fontaines (n° 1051)

Est-ce que l'accès à l'église Saint Charles de Foucault sera préservée durant le chantier et l'exploitation de la ligne (messes, funérailles, etc.) ?

49) Concerne le 5, avenue des Alouettes à Tours (n° 366, 792 et 1193)

49.1) Est-ce que la sortie de la propriété sera restituée ?

49.2) Le tramway va réduire les deux voies de circulation en une seule voie dans le sens de la montée, va entraîner des risques pour la sécurité des usagers de la voie publique et pour les personnes utilisant cette entrée/sortie plusieurs fois par jour (voitures, avec ou sans remorque, camions). Le projet va donc rendre l'accès dangereux à ma propriété, non conforme aux exigences de sécurité et donc non conforme au PLU. Serait-il possible d'étudier le financement par le projet d'une autre entrée, allée de La Rochefoucauld ?

50) Concerne la résidence Gallardon, avenue de La République à Tours (n° 305, 473, 720, 733 et 803)

50.1) Est-ce qu'il y aura toujours une sortie pour aller vers Tours (tourne à gauche), sachant que la sortie actuelle sera expropriée (allée Boris Vian) ?

50.2) Y aura-t-il une nouvelle entrée/sortie de la résidence qui comprend 220 logements, 7 immeubles, 600 personnes ?

51) Concerne l'expropriation des parcelles A14 A15 A115 en bordure de l'avenue de La République à Tours

51.1) Quelle est l'utilité de cette expropriation ?

51.2) Quelles sont les démarches mise en œuvre pour retrouver les propriétaires ? L'un d'entre eux, M. Jean-Jacques Leclerc (contribution 310), explique qu'il réside au même endroit depuis 2006 (3, rue de La Bruyère à Chambray) ?

NB de la commission : même étonnement de la part de M. Bruno Jeanne rencontré en permanence à Chambray le 1^{er} octobre. Un moteur de recherche (Google) nous apprend très facilement que :

- M. Bruno Jeanne, réside 21 rue de la Bruyère
- M. Jean-Jacques Leclerc, réside 3 rue de la Bruyère.
- Stéphane Galle et Virginie Rivierre, également sur la liste, résident au 18 rue de la Bruyère.

52) Concerne le 1, mail de la Papoterie à Chambray (n° 642)

S'agissant de la parcelle cadastrée AW215 où est installée la SCI I.D.AL :

52.1) Est-ce que le figuré rectangulaire gris et qui se superpose au bâtiment de la SCI et qui s'inscrit en dehors de l'opération est une erreur cartographique ? ou matérialise-t-il une opération ou un aménagement ?

52.2) Est-ce que la section de la piste cyclable qui longe la SCI sera réalisée lors des travaux du tramway ?

52.3) Quels sont les plans, le profil de travers, le profil en long de la section de piste cyclable au droit du bâtiment. ?

52.4) Quels sont les éléments techniques concernant l'assainissement des eaux pluviales pour s'assurer que le vide sanitaire sous le bâtiment de la SCI risque ou pas d'être concerné par des risques d'infiltration ?

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

Mémoire en réponse du Maître d’Ouvrage au Procès-Verbal de synthèse établi par la Commission d’Enquête

27 novembre 2024

SOMMAIRE

PREAMBULE	5
CADRE METHODOLOGIQUE.....	5
LES REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE AU PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DU 12/11/2024.....	6
A. LES GRANDES PROBLEMATIQUES.....	6
1) Concernant les coûts	6
2) Concernant le boulevard Jean Royer	10
3) Concernant la desserte de Saint-Pierre-des-Corps par le tramway et par le BHNS.....	24
4) Concernant l'interconnexion des lignes place de la Liberté	26
5) Concernant l'hôpital Bretonneau	29
6) Concernant l'hôpital Trousseau	30
7) Concernant la liaison CHU Trousseau-La Papoterie.....	31
B. LES PROBLEMATIQUES TRANSVERSALES.....	34
8) Concernant les retombées environnementales.....	34
9) Concernant la fréquentation.....	35
10) Concernant le choix du tramway.....	36
11) Concernant la comparaison des coûts tramway – BNHS.....	37
12) Concernant les futures lignes de bus	37
13) Concernant la 3 ^e ligne.....	38
14) Conséquences des travaux sur les bâtiments adjacents	38
15) Concernant la circulation des tramways en bout de ligne	38
16) Concernant le tramway/vélo	39
17) Concernant l'accessibilité des PMR	40
18) Concernant les documents d'urbanisme.....	40
19) Concernant le SERM	41
20) Concerne les conséquences du projet sur les résidences de Tours Habitat (n°1261) 42	
C. PROBLEMATIQUES LE LONG DU TRACE.....	50
21) Concernant l'arrivée à La Riche par la route de Saint-Genouph.....	50

22)	Concernant le tronçon parc relais La Riche – place de la Liberté.....	50
23)	Concernant les expropriations rue de la Mairie à La Riche	51
24)	Concernant les expropriations avenue Pierre Mendés France	52
25)	Concernant la rue d'Entraigues	53
26)	Concernant le boulevard Tonnellé.....	54
27)	Concernant la place de la Liberté	55
28)	Concernant le quartier des Fontaines	55
29)	Concernant l'avenue de l'Alouette et l'avenue de Bordeaux	56
30)	Concernant la sortie de l'autoroute devant la Porte des Arts et la résidence Gallardon ..	56
31)	Concerne le croisement de 4 axes : avenue de Bordeaux/avenue de la République/avenue du Grand Sud/avenue du Bois Lopin.....	57
32)	Concernant la station Château Branchoire.....	57
33)	Concernant La Papoterie	58
34)	Concernant le lotissement de La Papoterie.....	59
35)	Concernant la circulation au Sud de Tours/Chambray-lès-Tours/Saint-Avertin.....	61
36)	Concernant la circulation et notamment celle du BHNS, rue Mirabeau	62
37)	Concernant la circulation et notamment celle du BHNS, rue Mirabeau	62
38)	Concernant le centre de maintenance	64
39)	Concernant les parcs relais.....	64
D.	QUESTIONS CONCERNANT DES POINTS PARTICULIERS SUR L'ITINERAIRE	66
40)	Concernant le 126 bis, rue de la Mairie à La Riche (n° 540 et 541).....	66
41)	Concernant le supermarché Lidl, rue du 11 Novembre 1918 à La Riche (n° 639).....	67
42)	Concernant l'angle boulevard Tonnellé/rue Michel Baugé (n°228)	67
43)	Concernant la résidence Rabelais au bout du boulevard Jean Royer, au-delà de la rue Giraudeau (n° 177)	68
44)	Concernant le 76, rue Bobillot à Tours (n°1255)	68
45)	Concernant le 58, rue Auguste Chevalier (n° 1254)	68
46)	Concernant le 49 bis, boulevard Marchand Duplessis, maison au croisement avec le boulevard Jean Royer (n° 230).....	69
47)	Concernant le 173 bis, boulevard Jean Royer à Tours (n° 860)	69
48)	Concernant l'église Saint Charles de Foucault aux Fontaines (n° 1051)....	70

LIGNES 2 tram

Ligne2tram

LigneBHNS

49)	Concernant le 5, avenue des Alouettes à Tours (n° 366, 792 et 1193).....	70
50)	Concernant la résidence Gallardon, avenue de la République à Tours (n° 305, 473, 720, 733 et 803)	71
51)	Concernant l'expropriation des parcelles A14, A15, A115 en bordure de l'avenue de la République à Tours	71
52)	Concernant le 1, mail de la Papoterie à Chambray (n° 642).....	73
SYNTHESE		74
ANNEXES		75
1)	Tableau de l'état phytosanitaire des arbres du boulevard Jean Royer	75
2)	Procès-verbal de synthèse de la commission d'enquête publique	77

PREAMBULE

Le présent mémoire est établi, dans le cadre des dispositions de l'article L.123-6 du Code de l'environnement, à la suite de l'enquête publique unique sur le projet Lignes2tram, qui comprend l'aménagement de la ligne 2 de tramway entre La Riche et Chambray-lès-Tours, le réaménagement de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre le pont Mirabeau à Tours et le 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 et l'extension du site de maintenance et de remisage situé au Nord de Tours, qui s'est tenue du 23 septembre au 31 octobre 2024.

Le maître d'ouvrage accorde une grande importance à cette étape majeure d'échanges avec le public, c'est pourquoi il répond à toutes les observations relevées ou rapportées par la Commission d'enquête dans le procès-verbal qu'elle a remis au maître d'ouvrage le 12 novembre 2024.

CADRE METHODOLOGIQUE

La structure du présent mémoire a été construite conformément à l'annexe n°2 du procès-verbal de synthèse relative aux questions à poser au maître d'ouvrage.

Les réponses du maître d'ouvrage figurent en texte bleu après chacune des observations ou questions posées.

Pour faciliter la lecture du présent mémoire, le procès-verbal de synthèse remis par la Commission d'Enquête est annexé en fin de document.

LES REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE AU PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DU 12/11/2024

A. LES GRANDES PROBLEMATIQUES

1) Concernant les coûts

1.1) Appréciation sommaire des dépenses (question de la Commission)

Le tableau page 4 de la pièce I « Appréciation sommaire des dépenses » reprend les postes définis par le CEREMA dans la présentation des coûts du projet aux conditions économiques de novembre 2018. Le coût estimé de la Ligne2tram s'élevant à 419 200 000 €, il y a 6 ans !

Dans sa réponse du 16 février 2024, à une demande d'avis, le pôle d'évaluation domaniale de la Direction départementale des finances publiques affiche, à la suite de la modification du projet un coût estimé sur le seul poste des acquisitions des immeubles nécessaires à la création de la Ligne2tram à 33 222 000€ au lieu des 26 520 000 €.

Par ailleurs, le rapport de la Chambre Régionale des Comptes sur le SMT, rendu public le 10 juillet 2024, souligne que le coût global de l'opération est désormais évalué à 569 000 000 M€, après le vote du Conseil métropolitain le 29 mars 2023 d'une autorisation de programme de 83 000 000€ pour tenir compte, d'une part de l'inflation, et d'autre part du coût d'investissement réajusté. Ce chiffre n'intègre pas les frais financiers en fonctionnement.

S'agissant des recettes, dans le dossier, toujours page 4 on peut lire : 40 M€ provenant de l'Etat, 20 M€ CPER 2015/2020 et CRST 2021/2026, alors que la CRC énonce 22 M€. Enfin 6,6 M€ au titre du Plan de relance.

Pour une meilleure lisibilité du dossier, la Commission d'enquête souhaiterait un tableau actualisé de la présentation des coûts et que soit précisé le financement au regard des chiffres inscrits dans la pièce I.

Réponse du Maitre d'Ouvrage :

- Concernant le coût de l'opération :

Effectivement, le coût de 419 200 000 €HT est aux conditions économiques de novembre 2018.

Il a été actualisé aux conditions économiques de septembre 2023 à 495 000 000 €HT.

Le tableau ci-après, issu de la Pièce I, a été mis à jour.

Postes CEREMA	Intitulé du poste	LIGNE 2	BHNS	TOTAL LIGNES2TRAM Valeur Nov 2018	TOTAL LIGNES2TRAM Valeur Sept 2023
2	Maitrise d'ouvrage	38 980 000,00 €	4 700 000,00 €	43 680 000,00 €	50 500 000,00 €
3	Maitrise d'œuvre	19 200 000,00 €	3 000 000,00 €	22 200 000,00 €	25 700 000,00 €
4	Acquisitions foncières	26 420 000,00 €	100 000,00 €	26 520 000,00 €	30 700 000,00 €
5	Déviations réseaux	1 100 000,00 €	100 000,00 €	1 200 000,00 €	1 400 000,00 €
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 €	240 000 000,00 €
14	Stations	9 850 000,00 €	780 000,00 €	10 630 000,00 €	12 300 000,00 €
17	Centre de Maintenance	10 370 000,00 €	0,00 €	10 370 000,00 €	12 000 000,00 €
18	Matériel roulant	86 400 000,00 €	0,00 €	86 400 000,00 €	110 300 000,00 €
19	Opérations induites	10 440 000,00 €	0,00 €	10 440 000,00 €	12 100 000,00 €
	Total millions d'euros HT valeur nov. 2018	391 030 000,00 €	28 170 000,00 €	419 200 000,00 €	495 000 000,00 €

- Concernant le financement de l'opération :

Les cofinanceurs sont l'Etat par l'appel à projets du Grenelle 4 pour le Transport en Commun en Site Propre, à hauteur de 42 040 000€, l'Etat par les financements DSIL et FNADT à hauteur de 5 650 000€, le Conseil régional par le CPER à hauteur de 850 000€, le Conseil régional par le CRST à hauteur de 20 000 000€ et Tours Métropole Val de Loire à hauteur de 17 000 000€. Le Syndicat des Mobilités de Touraine porte le projet à hauteur de 409 460 000€ par ses fonds propres, des emprunts et des subventions de TMVL.

- Concernant le poste acquisitions foncières :

Le maître d'ouvrage apporte les précisions suivantes à l'observation formulée. L'estimation sommaire et globale distingue les indemnités principales à hauteur de 26 393 000 € et les indemnités accessoires et aléas divers à hauteur de 6 829 000€. Le montant pris en considération dans l'appréciation sommaire des dépenses prend en compte les indemnités principales assorties d'une marge. Le budget prévisionnel lié aux acquisitions foncières n'intègre pas les emprises au sein des ZAC, car ces acquisitions ne sont pas portées par le SMT. Cette estimation rejoint celle réalisée lors du chiffrage initial du projet de 25 300 000€. Par ailleurs, avec 50% d'acquisitions foncières réalisées à l'amiable, le SMT confirme être dans l'épure des estimations. S'agissant des emprises nécessaires au réaménagement de la ligne du BHNS, aucune acquisition n'est prévue à ce jour.

- Concernant le rapport de la Chambre Régionale des Comptes :

Il a été réalisé sur la base des documents et échanges avant et jusqu'en 2022. Le coût de l'opération a été affiné lors des études d'Avant-Projet en cours au moment de l'audit (démarré en mars 2023). Il a été revu à la baisse lors du vote des autorisations de programme et du budget 2024 lors du comité syndical du 25 mars 2024. Par ailleurs, le coût d'opération n'intègre pas les frais financiers non connus à date ; ceci est identique dans tout projet de cette ampleur. Les frais financiers sont portés par le SMT et sont intégrés dans les prospectives réalisées par le SMT.

1.2) Appréciation sommaire des dépenses Pièce I (question de la Commission)

L'enveloppe budgétaire, intègre tous les coûts... « excepté les éventuelles opérations urbaines d'accompagnement ». Qu'entend-on par « éventuelles opérations urbaines d'accompagnement », dans la mesure où le chapitre 1.2.3 détaille tous les postes d'investissement ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il s'agit des opérations d'aménagements qui pourraient être réalisées de façon connexe au projet. Le projet prévoit un périmètre d'aménagement qui est lié aux besoins d'aménagements engendrés par le projet de transports. Il s'agit d'une précision apportée. Le détail des travaux intégrés dans l'estimation étant bien précisé dans le chapitre 1.2.3.

1.3) Valeur Actualisée Nette –Socio-économique-VANSE- (question de la Commission)

Cette valeur s'établit à -18 millions d'euros compte tenu de l'enveloppe budgétaire présentée dans le dossier. Ce document permet de mettre en évidence la rentabilité du projet au regard de son investissement et de ses effets. Les évaluations s'appuient sur des hypothèses pour lesquelles subsistent des incertitudes ou inconnues à l'avenir : le développement urbain et économique, l'évolution du réseau de transports collectifs et de sa fréquentation.

La Commission s'interroge : quelles conséquences d'une VANSE aggravée avec l'augmentation des coûts sur l'utilité publique du projet ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'évaluation socio-économique d'un projet d'infrastructure de transports et le taux de rentabilité interne (TRI) qu'elle détermine participent à l'appréciation de son utilité publique. Toutefois, si l'étude socio-économique doit effectivement être prise en compte, elle ne peut fonder à elle seule l'appréciation de l'utilité publique du projet. En effet, l'étude socio-économique ne permet pas d'appréhender l'ensemble des éléments devant être pris en compte pour apprécier l'utilité publique d'une opération, et notamment ses effets sur l'aménagement des territoires, le développement économique local, les sites et les paysages qui ne peuvent pas être quantifiés. En conséquence, l'utilité publique d'un projet doit être examinée, au regard non seulement des conclusions de l'étude socio-économique réalisée et du TRI, mais également des conséquences du projet en matière d'aménagement du territoire ou encore en matière de site et de paysage.

En l'espèce : si le taux de rentabilité interne (TRI) du projet Lignes2tram (de 4,2 %) est inférieur au taux d'actualisation en vigueur (de 4,5 %), il en est néanmoins très proche. Par ailleurs, l'étude d'impact permet de mettre en évidence l'ensemble des conséquences positives du projet, notamment en matière d'aménagement du Territoire, telles que celles prises en compte par le juge administratif pour constater l'utilité publique d'une infrastructure de transports.

En effet, le projet Lignes2tram permettra particulièrement :

- D'améliorer la desserte du Territoire, et notamment de secteurs défavorisés en matière d'accès aux transports collectifs,
- De faciliter les déplacements des habitants et réduire le temps de déplacement,
- De relier divers centres d'activités et équipements et de leur créer un accès direct,
- De réduire le trafic automobile et les nuisances qui en résultent,
- De contribuer au développement des secteurs desservis.

En conséquence : le TRI négatif mis en évidence par l'étude socio-économique réalisée ne saurait remettre en cause l'utilité publique du projet Lignes2tram dans la mesure où le TRI est très proche du taux d'actualisation en vigueur.

Le projet Lignes2tram conserve néanmoins un intérêt public et emporte des conséquences très positives en matière d'aménagement du territoire, permettant de justifier que les atteintes à la propriété privée, le coût financier et les inconvénients d'ordre social ou économique que comporte l'opération ne sont pas excessifs par rapport à l'intérêt qu'elle présente.

Les tests de sensibilité inclus en page 100 du dossier d'évaluation économique et sociale (pièce J) illustrent les effets sur la VAN-SE d'une variation des coûts d'investissement ou d'exploitation. La maîtrise d'ouvrage assurera un suivi étroit de la phase travaux, afin d'identifier au plus tôt toute dérive potentielle, et ainsi prendre les mesures nécessaires pour en contenir les impacts.

Il convient de rappeler que l'utilité publique d'un projet doit s'apprécier en fonction de l'ensemble des intérêts que le projet représente eu égard aux inconvénients (atteinte à la propriété privée, coût d'investissement, inconvénients d'ordre social ou atteinte à d'autres intérêts publics...), et n'est donc pas déterminée uniquement par la VAN-SE. Si l'augmentation des coûts d'investissement n'est pas favorable au bilan, il demeure que le projet, dans sa globalité, améliorera la qualité de vie des habitants de la Métropole et participera à son développement vertueux par l'ensemble des effets positifs détaillés dans le dossier et rappelés ci-dessus.

1.4) Est-ce que cette ligne sera la plus chère de France ? Comment se situe le projet par rapport aux autres projets ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il est complexe et risqué de comparer le coût d'1km de ligne de tramway entre différents projets.

Les coûts d'investissement d'un projet de ligne de tramway dépendent de nombreux paramètres propres à la ligne :

- Relief des zones à traverser,
- Aménagements urbains prévus : place, linéaire de façade à façade, qualité des revêtements,
- Construction ou non d'ouvrages d'art,
- Construction ou non d'un dépôt, ou extension,
- Nombre de stations,
- Acquisitions foncières,
- Longueur du matériel roulant et spécificités,
- Prise en charge des travaux préparatoires concessionnaires...

A ces coûts, il faut bien souvent ajouter des projets d'aménagements urbains, voire d'acquisitions foncières, qui viennent gonfler les coûts d'investissement. Les aménagements hors plate-forme peuvent ainsi représenter près de 40 % du coût total d'une ligne de tramway.

Le coût au km du projet de la ligne 2 de la Métropole tourangelle se situe dans les mêmes valeurs financières que le projet de la Métropole d'Angers.

La comparaison entre les deux projets doit être menée avec une grande vigilance et appréciée selon les mêmes valeurs économiques.

- Le coût au km du projet de la ligne 2 de tramway de la métropole tourangelle est estimé, à ce jour et en valeur septembre 2023, à 36 millions d'euros hors taxe du km (12,5km pour 462 millions d'euros hors taxes). Afin d'éviter toute confusion, le coût global de l'opération est de 495 millions d'euros hors taxes (valeur sept. 2023), répartis à 462 millions d'euros hors taxes (valeur sept. 2023) pour la ligne 2 (yc le centre de maintenance) et à 33 millions d'euros hors taxes (valeur sept. 2023) pour la ligne de BHNS.
- Le coût du projet des lignes B et C de la Métropole angevine, annoncé à 285 millions d'euros hors taxe, correspond au montant selon les valeurs de l'année 2014. Si nous comparons les deux projets sur les mêmes valeurs économiques, soit l'année 2023, le coût du projet de la Métropole d'Angers avoisine plutôt 34 millions d'euros hors taxe du km (10km pour 340 millions d'euros hors taxes).

Par ailleurs, il convient de préciser que ces deux projets ne sont pas similaires et les choix d'investissement ne sont pas identiques. Chaque projet a ses spécificités qui influent sur le coût.

A titre d'exemple, la Métropole tourangelle a choisi d'acquérir des rames de 43m, d'une capacité similaire à la ligne A, soit 300 personnes, alors que la Métropole d'Angers dispose de rames de 33m d'une capacité de 210 personnes. Les rames de la ligne 2 peuvent transporter 30% de voyageurs supplémentaires, ce qui permet d'augmenter la capacité de la ligne, notamment aux heures de pointe, de faciliter l'exploitation du réseau et de garantir de futurs développements.

Globalement, le coût du projet de la Métropole tourangelle se situe dans la fourchette des projets développés actuellement sur le territoire français pour décarboner les mobilités et accélérer la transition écologique.

Les projets de tramway en région Ile-de-France présentent des coûts au km qui avoisinent 49 millions d'euros hors taxe au km.

2) Concernant le boulevard Jean Royer

2.1) Quelles sont les raisons qui ont conduit un passage du tramway boulevard Jean Royer plutôt que boulevard Béranger, comme cela était prévu initialement ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Ces éléments sont présentés dans la notice explicative, pièce E du dossier d'enquête publique unique, dans laquelle on retrouve la justification ci-après.

Les études d'Avant-Projet des Maîtres d'Œuvre ont démarré à l'été 2021.

Pour la ligne 2, ces études ont porté sur le tracé préférentiel retenu à l'issue de la concertation préalable, à savoir par le boulevard Béranger.

Dans le courant du 2^{ème} 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 servies à mener la concertation).

Ces difficultés portaient sur les thématiques suivantes :

- Modalités d'insertion de la plateforme contraintes du fait de la proximité des alignements de platanes du boulevard,

- Mise en évidence d'un risque d'atteinte au système racinaire des arbres du boulevard, lors de la réalisation des travaux, pouvant mettre en péril la pérennité des arbres concernés,
- Prévention de l'Etat sur la compatibilité du projet avec les objectifs du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur de Tours, du fait de la suppression des 13 arbres de l'alignement extérieur au Nord du mail et du risque porté à 32 arbres de l'alignement Nord intérieur (risques racinaires).

Dans ce contexte, des études complémentaires ont été menées fin 2021/début 2022, afin d'approfondir les possibilités d'insertion de la plateforme. Un Comité d'experts forestiers a également été créé pour recueillir un avis sur les risques encourus par les arbres, vis-à-vis des travaux de terrassement, en fonction des différentes variantes étudiées.

Sur le plan juridique, l'incompatibilité du projet Lignes2tram est apparue avec l'option d'un passage du tramway par le boulevard Béranger présentant des dispositions opposables au plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV) : définition des plantations de qualité et du double alignement.

Les autorisations administratives, avec la poursuite du projet par le boulevard Béranger, n'auraient pas pu être obtenues du fait des contraintes précisées ci-dessus.

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.

Ce tracé est cohérent avec les objectifs initiaux, à savoir les connexions au périphérique, le lien entre les hôpitaux de Bretonneau et de Trousseau, la traversée des quartiers denses, et la possibilité de connexion à la ligne A pour desservir la gare. Les objectifs de vitesse commerciale sont également conservés avec le tracé par le boulevard Jean Royer. Ce tracé propose, par ailleurs, un faible linéaire de tronc commun avec la ligne A, ce qui participe à la robustesse de réseau et à la limitation des aléas au quotidien, telles que la diminution de la vitesse commerciale et les pannes. Enfin, ce tracé avait été présenté au public lors de la concertation préalable de 2018.

Par une délibération du 8 juillet 2022, le Comité syndical du Syndicat des Mobilités de Touraine a pris acte de la volonté de Tours Métropole Val de Loire d'étudier un passage du tramway par le boulevard Jean Royer.

Après une première phase d'investigations terrains, et par une délibération du 20 octobre 2022, le Syndicat des Mobilités de Touraine a décidé d'engager la réalisation d'études d'une ligne 2 de tramway empruntant le boulevard Jean Royer. Ces études lancées en 2022 visaient à confirmer les précédentes menées préalablement à la concertation de 2018, afin de définir plus précisément le programme d'aménagement dans ce secteur du tracé. La suite de ces études sera le lancement des études d'Avant-Projet au cours du second semestre 2023.

S'agissant plus particulièrement des arbres

2.2) Est-il vrai que les platanes du boulevard Béranger sont atteints par le chancre et que leur espérance de vie est d'une dizaine d'années ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Aucun des platanes de la ville de Tours, et donc du boulevard Béranger, n'est atteint par le chancre coloré. Globalement, l'état phytosanitaire/mécanique de ces arbres est satisfaisant et leur espérance de vie est donc largement supérieure à 10 ans. En Touraine et en milieu très urbanisé, les platanes peuvent avoir une durée de vie très longue de l'ordre de plus de 200 ans. Pour mémoire certains platanes du boulevard ont une centaine d'années.

2.3) Est-ce que tous les arbres du boulevard Jean Royer seront arrachés ? Pourquoi les arbres du boulevard Jean Royer sont-ils le seul alignement à ne pas être repris dans un tableau de description des arbres (pièce M3b) ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'ensemble des arbres présents sur le boulevard Jean Royer sera coupé, à l'exception des 4 platanes situés au niveau de la place de Strasbourg qui peuvent être conservés.

Effectivement, le tableau récapitulatif de ces alignements n'a pas été intégré dans le dossier pièce M3b, n'étant pas disponible dans le même format que celui des autres arbres situés dans le périmètre du projet. Ce point sera corrigé dans la version qui sera soumise à instruction auprès des services de l'Etat. Le tableau, issu de l'expertise phytosanitaire menée en 2023, est joint en annexe au présent mémoire en réponse.

2.4) Est-ce que des arbres seront replantés sur le boulevard Jean Royer ? Si oui combien ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Des arbres seront replantés, lorsque cela sera possible (en tenant compte des contraintes relatives à la présence des réseaux enterrés, la proximité de la plateforme et de la ligne aérienne de contact...), sur les espaces attenants au boulevard Jean Royer. Ainsi, 26 arbres seront replantés suivant la décomposition suivante : 10 arbres au niveau de la station Georges Sand, 7 arbres au niveau de la rue Hoche, et 9 arbres sur la place Sidi Brahim.

2.5) Les arbres ont une capacité de refroidir l'air notamment en créant une barrière naturelle qui protège des rayons du soleil. La température va donc augmenter sur tout le boulevard en l'absence d'arbre notamment devant le cabinet de kinésithérapie SCM dont l'espace de travail se situe juste derrière les vitres avec une présence de 8h à 19h. Comment compenser la hausse de température inéluctable ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il n'est pas prévu au projet d'intervention dans les bâtiments riverains du projet.

Les arbres du boulevard Jean Royer font partie du domaine public routier en qualité d'accessoire de la voie publique, et à ce titre, leur propriétaire peut en disposer librement dans le respect du droit en vigueur.

Lorsque les nécessités de l'utilisation du domaine public routier le justifient, il peut être légalement décidé de supprimer un ou plusieurs arbres implantés sur une voirie publique.

Comme ces arbres constituent un « alignement d'arbres » au sens de l'article L.350-3 du CEnvf, ils doivent faire l'objet d'une autorisation au titre des dispositions de l'article L.350-3 alinéa 4 dudit code, lorsque leur suppression est rendue nécessaire pour les besoins d'un projet d'aménagement.

Ainsi, la suppression de l'alignement d'arbres du boulevard Jean Royer est rendue nécessaire du fait de l'impossibilité de les conserver pour permettre l'implantation de ce transport en commun en site propre.

Cette situation va inévitablement entraîner une perte d'ombrage pour certains des riverains situés à proximité de ces arbres.

S'agissant du bruit

2.6) Est-ce que le tramway apportera une amélioration sonore ? Si oui comment le démontrez-vous ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'impact sonore du projet est détaillé dans le tableau de la pièce Annexes G6 de l'étude d'impact pages 394 à 396. Dans certains secteurs, l'arrivée de la ligne 2 entrainera une baisse du niveau sonore (voir colonnes « Impact du projet »). Comme indiqué dans le dossier d'étude d'impact, seuls trois bâtiments nécessiteront un isolement de façade, les niveaux sonores engendrés par l'arrivée de la ligne 2 ne permettant pas de respecter les seuils réglementaires.

2.7) Pièce G6 pages 763 à 766 : tous les bâtiments et maisons du boulevard Jean Royer sont indiqués « bâtiment présentant un risque de perception auditive ». Qui prendra en charge l'isolement des façades pour cette nuisance importante ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La carte d'impact vibratoire (pièce G6 - pages 754 à 787) présente l'impact vibratoire sur l'ensemble du linéaire pour une pose de voie sans traitement anti-vibratile spécifique. Afin de réduire cet impact, des dispositifs anti-vibratiles seront mis en place selon le synoptique présenté aux pages 788 à 821 de la pièce G6. Ces dispositifs anti vibratiles sous voies seront réalisés et pris en charge par le projet.

Pour le cas précis du boulevard Jean Royer, une voie sur dalle flottante (béton sur résilient anti-vibratile) sera mise en place.

2.8) La présentation des études du niveau sonore actuel indique que les mesures acoustiques seront réalisées sur une durée d'enregistrement minimum de 24h. Une anomalie a été détectée, car les 2 mesures réalisées sur le boulevard Jean Royer ne portent que sur 12h, et uniquement sur les heures d'affluence. Le tableau récapitulatif des mesures acoustiques pièce G6 annexe 6 ne reprend pas les mêmes chiffres que celle des mesures des mêmes points. Pourquoi ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Concernant les chiffres : l'état initial de l'étude d'impact indique en page 878-§10,2,8,1 : les niveaux sonores mesurés sont résumés dans un tableau suivant (valeurs arrondies au ½ dB(A) le plus proche) pour chacune des deux périodes réglementaires : période diurne (6h-22h) et période nocturne (22h-6h). Cela explique les écarts entre les niveaux sonores indiqués dans le tableau par 879 et 879 de l'état initial de l'étude d'impact et ceux indiqués sur les fiches des mesures en Annexes G6.

Sur la durée d'enregistrement, seul le point du 116 boulevard Jean Royer n'a pu faire l'objet de mesure sur 24h (impossibilité de mettre l'appareil en sécurité sur site). En revanche, au 60 boulevard Jean Royer, la mesure a bien duré 24h avec comptage routier simultané. Les mesures de l'état initial ont pour objectif principal de mettre en corrélation le bruit et le trafic routiers ; les niveaux sont ensuite recalculés par simulation sur la base de Taux Moyen Journalier Annuel (TMJA) pour classer le secteur comme ambiance modérée ou non. Cette méthode (standard sur l'ensemble des études d'impact) permet notamment d'éviter de prendre en compte une mauvaise représentativité, si la mesure n'était pas faite au bon moment (travaux dans la rue, manifestations, par exemple). Dans ce sens, l'échantillonnage jour/nuit au 116 et la mesure 24h simultanée au 60 boulevard Jean Royer, liés au comptage routier, ont permis une bonne caractérisation du bruit dans cette rue.

2.9) Pourquoi dans le dossier :

2.9.1) On sous-estime les niveaux sonores constatés et l'incidence sur la santé et le cadre de vie ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les études menées n'ont pas sous-estimé les niveaux sonores, ces derniers ayant été constatés à travers les mesures d'état initial et les modélisations intégrant le projet. Les incidences sur le cadre de vie et la santé sont bien indiquées en pages 329 et 330 de la pièce G5 de l'étude d'impact. L'analyse des incidences se base sur le respect des seuils réglementaires. Toutefois, l'analyse indique également clairement que les effets des nuisances sonores, vis-à-vis de la santé humaine, sont difficilement quantifiables. On observe en effet une variation notable de la sensibilité des personnes face à une nuisance sonore d'égale intensité. Aussi, il n'est pas possible de corréler systématiquement le niveau de bruit avec la gêne occasionnée.

2.9.2) L'impact du bruit en phase travaux est qualifié de faible et acceptable sans démonstration chiffrée ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il est impossible de modéliser l'impact du bruit en phase chantier. L'analyse des impacts sur l'environnement sonore a été qualifiée de « fort » dans la pièce G5 de l'étude d'impact. Ce qui est qualifié de « faible et acceptable » est l'impact résiduel, après mise en œuvre des mesures de réduction. Les impacts en phase chantier sont essentiellement liés au bruit émis par les déplacements et l'utilisation d'engins de travaux. Les mesures de réduction auxquelles sont soumises les entreprises de travaux sont indiquées. Le respect de la réglementation et la mise en œuvre par les entreprises de ces mesures fera l'objet d'un suivi. Le planning détaillé des travaux permettra de disposer d'une « météo du bruit » durant tout le chantier pour informer les riverains sur d'éventuelles nuisances.

2.9.3) Il n'y a aucune garantie sur le choix les plus favorables de matériaux, voire de limitation de vitesse, il n'y a que des préconisations ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La question étant plus précise et intégrée dans le paragraphe relatif au bruit, nous l'avons traité sous cet angle. Le projet ne mettra pas en œuvre de revêtement pavé générateur de nuisances sonores. La mise en œuvre d'enrobé acoustique n'est pas recommandée en milieu urbain, en raison de la pérennité et la maintenabilité de ce type de matériau. Il convient de rappeler qu'à compter du 1^{er} janvier 2025,

les principaux axes routiers de la ville de Tours auront une vitesse limitée à 30 km/h (à l'exception notamment de certaines voiries classées à grande circulation).

2.9.4) Il n'est rien prévu en matière d'isolation phonique des façades et des logements, si les niveaux mesurés sont supérieurs aux seuils de préconisation de l'OMS en Europe ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Dans le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale, pièce L du dossier d'enquête publique unique, le maître d'ouvrage a apporté des réponses sur la prise en compte des valeurs de l'OMS. L'étude acoustique a été réalisée selon la réglementation acoustique actuelle, et est donc conforme aux attentes dans le dossier d'étude d'impact. L'étude n'a donc pas été refaite sur la base des seuils de l'OMS. Néanmoins, une analyse complémentaire a été réalisée par rapport à ces seuils OMS.

Les comparaisons ont été faites de manière quantitative pour la période nocturne (en prenant en compte une réflexion de façade standard de 3 dB(A)), et concernant le bruit ferroviaire, enjeu principal de l'étude.

Pour cette période, le seuil donné par l'OMS est de 47dB(A)⁴. Dans un contexte urbain dense, ce dernier est difficile à atteindre.

Comme indiqué précédemment, il est rappelé que ces seuils sont prescrits à titre qualitatif dans un objectif ambitieux de réduction des risques pour la santé.

Il en ressort que, le long du corridor, 27% des bâtiments présentent des niveaux de bruits ferroviaires nocturnes supérieurs au seuil prescrit par l'OMS (soit 217 bâtiments).

- Aucun bâtiment (seul le bâtiment de référence LRH039, page 129 annexe 1, présente un niveau de bruit initial inférieur ; néanmoins, les vues aériennes laissent penser qu'il s'agirait d'une dépendance non habitée (serre), probablement vouée à être remplacée par le bâtiment projet contigu) ne présente de niveaux de bruit initial, toutes sources confondues, inférieurs à 47dB(A). En d'autres termes, les bâtiments identifiés comme supérieurs à l'objectif nocturne ferroviaire présentent déjà des niveaux supérieurs liés aux autres sources (essentiellement routières),
- La moitié des bâtiments ne dépasse pas de plus de 3dB(A) le niveau d'objectif,
- La contribution sonore du tramway en situation projet est au maximum de 53dB(A).

Cette analyse montre une bonne cohérence de l'impact du projet vis-à-vis des seuils OMS.

Le maître d'ouvrage ne prévoit pas d'autres protections acoustiques que celles définies dans l'étude d'impact, celles-ci permettant de répondre à la réglementation en vigueur pour ce type de projet.

S'agissant des vibrations

2.10) Est-il prévu la pose d'un dispositif permettant une réduction vibratoire ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les vibrations au passage d'une rame (métro et tramway) sont générées par le contact roue/rail du matériel roulant et de la pose de voie. Les vibrations sont ensuite transmises dans le sol et propagées dans le bâtiment via les fondations. Afin de contenir ce phénomène, la conception de la plateforme de voie ferrée est basée sur le résultat des études vibratiles. La plateforme sera réalisée en pose spécifique, type dalles flottantes anti vibratiles -20 dB (béton sur résilient anti vibratile) au niveau du boulevard Jean Royer.

Cette étude s'appuie sur les normes en matière de vibrations, entre autres sur la méthode de mesurages et d'évaluation des réponses des structures aux vibrations générées par les activités humaines - vibrations et chocs mécaniques - méthode de mesure et d'évaluation des réponses des constructions, des matériels sensibles et des occupants.

2.11) Documents G3 : dans l'étude des vibrations du sol, les points SO1 et SO2 sont indiqués en questionnement, mais aucune explication n'est donnée dans les documents sur ces 2 points du boulevard Jean Royer. Les résultats des sondages de ces 2 points (tableau 31 page 890) n'apparaissent pas. Pourquoi ces 2 résultats ont-ils disparu ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les tableaux 163 et 165 de l'état initial (pièce G3) font bien mention des résultats des sondages en ces deux points SO1 et SO2. Les 2 fiches de mesures SO1 et SO2 sont bien disponibles en annexe G6 pages 738 et 739.

S'agissant des champs magnétiques statiques

2.12) Les câbles électriques dénudés émettent un champ magnétique statique. Quelles seront les conséquences sur les chambres à coucher qui seront au même niveau que les câbles ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Comme tout système électrique, le système de transport tramway est concerné par les problématiques de rayonnement électromagnétique, au même titre que tous les dispositifs de la vie courante (radio, télé, écrans, smartphone, wifi...).

Ainsi, ce rayonnement électromagnétique résulte, d'une manière générale, de champs émis par :

- Des appareils électriques,
- Des lignes d'alimentation en énergie,
- Ses émetteurs de radiodiffusion,
- Des bornes GSM,
- Des dispositifs mobiles de type smartphones,
- Des dispositifs domestiques de type Wifi ou encore Bluetooth.

Les volets techniques majeurs concernés par ce sujet, dans le cadre d'un projet de transports de type tramway sont :

- Le Wifi et la 4G-5G embarqués dans les tramways, au même titre que les équipements de la vie courante,
- La radio : les fréquences et les puissances utilisées ne donnent pas lieu à des alertes particulières (les émetteurs urbains de diffusion radio et télé sont nettement plus puissants),
- L'énergie de traction : elle est produite par des dispositifs performants « dodécaphasés » limitant la pollution électromagnétique.

La question porte spécifiquement sur la ligne aérienne de contact.

La tension de la ligne aérienne de contact est basse fréquence (750V redressés par des groupes dodécaphasés), les courants sont importants (jusque 1000A). S'il n'y a pas de consommation (c'est-à-dire pas de rame en mouvement), il n'y a pas de courant qui circule ou en quantité négligeable.

Il n'y a pas d'études qui traduiraient une nocivité quelconque, ce qui ne veut pas dire qu'il n'y a pas de rayonnements et que certaines personnes électrosensibles ne puissent pas être affectées en étant à proximité.

Concernant les personnes pouvant être électrosensibles, c'est-à-dire qu'elles réagissent plus ou moins fortement lorsqu'elles sont exposées à un rayonnement électromagnétique, la sensibilité peut être différente selon les personnes.

Le projet est attentif à tous les cas particuliers d'électrosensibilité, sachant que ces cas doivent déjà être identifiés au vu de l'ensemble des dispositifs en utilisation dans la vie de tous les jours, qui sont déjà sources de rayonnement.

Il conviendrait que le SMT puisse être informé des cas particuliers déjà avérés.

2.13) Pourquoi faut-il attendre 6 mois après la mise en exploitation du tramway, pour avoir un retour sur les incidences en termes de bruit et de vibrations par une campagne acoustique ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Dans la pièce L du dossier « avis et mémoires en réponse », le Maître d'ouvrage a répondu aux observations formulées par les Services de l'Etat et l'Autorité Environnementale, les mesures de suivi acoustique et vibratoire après la mise en service étaient questionnées.

Les réponses suivantes ont été apportées :

- Pour le suivi acoustique :

Initialement, le dossier exposait la mesure suivante :

« Une campagne de mesures acoustiques pourra être réalisée 6 mois après la mise en exploitation du projet de manière à vérifier que les seuils réglementaires ne sont pas dépassés pour les habitations localisées à proximité du projet (environ 20 000 €). Le cas échéant, des mesures seront définies ».

Dans sa réponse en pièce L, le maître d'ouvrage s'est engagé à réaliser un suivi plus poussé, afin de garantir que les seuils réglementaires acoustiques seront bien respectés à terme (pour tenir compte de la vétusté du matériel au fil du temps).

Ainsi, 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 (à la place des 6 mois proposés) et 5 ans.

La durée de 1 an retenue pour les mesures acoustiques permettra également de stabiliser les habitudes de circulation dans les secteurs aménagés et donc les trafics routiers.

Conformément aux dispositions du Code des transports (art. L.1511-6), les grands projets d'infrastructure de transports font l'objet d'un bilan de leurs effets socio-économiques et environnementaux dans un délai de 3 à 5 ans après leur mise en service. Ces bilans ex post, dits aussi « Bilans LOTI » (en lien avec la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs) sont de la responsabilité du maître d'ouvrage du projet, et doivent être rendus publics. Le suivi à 5 ans sera donc réalisé dans le cadre de ce bilan.

En cas de dépassement des seuils réglementaires, le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place des mesures de protection acoustique complémentaires appropriées.

Un bilan des suivis acoustiques sera produit après chaque campagne de mesures et transmis aux services de l'Etat. Les éventuelles mesures complémentaires à mettre en œuvre feront l'objet d'une validation par les services avant installation.

- Pour le suivi vibratoire :

La pièce L du dossier rappelle : l'efficacité des performances de plateforme anti vibratile est avant tout régie par la bonne mise en œuvre de celles-ci.

En phase chantier, pour les différents systèmes de poses de voies, un contrôle de la discontinuité de la propagation des vibrations en amont et en aval du système anti-vibratile sera mené avant et après la pose du revêtement. Un contrôle de la fréquence propre des systèmes non-chargés en quelques sites peut également faire l'objet d'un mesurage.

Lors des essais en marche à blanc, des essais de performances anti-vibratiles des poses de voies et de niveaux au passage, sur les sites les plus sensibles, permettront de vérifier l'efficacité des mesures prises.

Une campagne de contrôle supplémentaire sera effectuée après la mise en service à 1 an au droit des sites sensibles déjà identifiés.

Un bilan de ce contrôle sera produit et transmis aux services de l'Etat. Les éventuelles interventions complémentaires à mettre en œuvre en cas de défaillances feront l'objet d'une validation par les services avant installation.

Par ailleurs, un suivi régulier de l'entretien des voies, réalisé par l'exploitant, constitue également une mesure de suivi du maître d'ouvrage. Cet entretien des voies est réalisé par l'exploitant à la fréquence de 3 ans, en complément de l'entretien courant.

2.14) Pourquoi, lors de la phase travaux, les modalités de coordination des intervenants et de suivi en matière environnementale ne concernent que les impacts sur la biodiversité, et non pas sur le bruit, la pollution de l'air, les eaux pluviales, les déchets, etc. ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il est prévu dans les contrats des marchés de travaux une pièce nommée « Cahier des Contraintes Fonctionnelles et Environnementales de Chantier (CCFEC) » qui précise, entre autres, les modalités de coordination et les règles/méthodes à respecter concernant le bruit, la pollution de l'air (poussières notamment), la gestion des déchets, ceci pour aboutir au bon déroulement du chantier dans son environnement, en réduisant les nuisances liées à la phase chantier.

S'agissant du stationnement

2.15) Comment seront compensées les nombreuses places de stationnement tout le long du boulevard qui vont disparaître ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'ensemble des places supprimées ne pourra pas être compensé sur le boulevard Jean Royer.

Toutefois, des restitutions de places sont prévues, et des échanges sont en cours de finalisation avec les services de l'Armée pour restituer des places supplémentaires.

Bien que la suppression d'une centaine de places dans le secteur (sur environ 1 100) puisse paraître importante, son impact global sera limité en raison de la saturation déjà présente en heures de pointe.

Par ailleurs, des projets similaires montrent une démotorisation induite par un projet de tramway (réduction des véhicules de l'ordre de 5 à 8%, soit de 270 à 900 véhicules), ce qui pourrait largement compenser l'impact de la suppression des places de stationnement.

Enfin, des réflexions sont en cours sur l'introduction d'un tarif résidentiel dans le secteur, afin de limiter les véhicules « ventouses » et faciliter le stationnement pour les résidents.

2.16) Peut-on créer des places de parking supplémentaires sur la place de Strasbourg ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il n'est pas prévu la création de nouvelles places de stationnement au niveau de la place de Strasbourg, compte-tenu des usages actuels de cette place.

2.17) Combien de places de parking seront réalisées lors de l'opération d'échanges entre l'Armée (Quartier Rames et Caserne Baraguey d'Hilliers) et la municipalité (rue Hoche) ? Est-ce que ces places pourraient être réservées aux résidents du boulevard Jean Royer (badge) ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les discussions avec l'Armée se poursuivent pour définir précisément les surfaces qui seront cédées en vue de la réalisation d'un parking public. Au stade actuel des études, une trentaine de places de stationnement est envisagée. Il n'est à ce jour pas prévu dans le cadre du projet de privatisation ou de contrôle d'accès des places de stationnement. Cette réglementation des stationnements relève du pouvoir de la police de la ville.

S'agissant des trafics

2.18) Quels sont les reports de trafic automobile et de stationnement sur les voies adjacentes et parallèles au tracé ? Pouvez-vous exprimer les reports de trafic en valeur absolue et en valeur relative, par rapport aux trafics actuels ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La pièce J, portant sur l'évaluation économique et sociale, présente une carte des variations de trafics liées au projet. Les rues adjacentes au tracé accueillent un trafic supplémentaire variable, allant jusqu'à 2 471 véhicules par jour.

Toutefois, les autres projets qui se développent sur le territoire peuvent avoir des incidences en matière de report de trafic et sont de nature à modifier les données issues de la modélisation.

Concernant le stationnement, la réponse précédente 2.15 apporte des éléments de réponses.

2.19) Est-ce que les rues de délestage du trafic routier, notamment les rues Boisdénier et Febvotte, vont avoir une augmentation du trafic et du bruit ? Dans quelle proportion ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les rues Boisdénier et Febvotte font partie des rues qui accueilleront les reports d'itinéraires liés à l'insertion de la ligne 2 sur le boulevard Jean Royer. Le report estimé sur la rue de Boisdénier est inférieur à 1 000 véhicules par jour, et celui pour la rue de Febvotte est estimé à environ 2 500 véhicules par jour. Toutefois, les autres projets qui se développent sur le territoire peuvent avoir des incidences en matière de report de trafic, et sont de nature à modifier les données issues de la modélisation.

Concernant le bruit, il convient de rappeler que la réduction de la vitesse à 30 km/h participera à l'atténuation des nuisances sonores. D'après une étude menée par la rue de l'Avenir en Suisse, la limitation de vitesse à 30 km/h apporte plus que ce que l'on pensait jusqu'à présent. Avec la réduction de la vitesse, non seulement le niveau de bruit effectif diminue de manière perceptible, mais la gêne due au bruit routier, ainsi que les troubles du sommeil déclarés par les usagers, diminuent de manière importante. Parallèlement, le sentiment de sécurité routière augmente. C'est ce que révèle une nouvelle étude basée sur des sondages avant-après. Selon cette étude, les riverains bénéficient d'une réduction supplémentaire d'environ 2 décibels le jour et de 4 décibels la nuit.

2.20) Où circuleront les cyclistes dans le sens Est-Ouest ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Dans le sens Est > Ouest, il n'est pas possible de restituer sur le boulevard Jean Royer un itinéraire cyclable continu entre la place de la Liberté et la rue Margueron. Dès lors, les cyclistes devront emprunter les voies parallèles, en particulier la rue du Cluzel jusqu'à la rue Margueron (l'itinéraire entre la place de la Liberté et la rue Giraudeau est alors le suivant : avenue de Grammont > rue du Cluzel > rue Margueron > boulevard Jean Royer).

2.21) Est-ce que toutes les sorties de garage seront restituées ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les entrées charretières seront restituées dans leur fonctionnalité actuelle. Il existe cependant un accès véhicules identifié comme ne pouvant pas être restitué (162 boulevard Jean Royer), du fait de

l'implantation de la station « Strasbourg ». Les propriétaires concernés sont au courant de ce sujet et des discussions sont en cours avec ces derniers.

Y aura-t-il un trottoir traversant sur l'ensemble du boulevard ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'ensemble des carrefours du boulevard Jean Royer sera traité en « trottoirs surélevés ». Ainsi, les traversées piétonnes seront presque de même niveau que les trottoirs (2cm d'écart), et auront le même revêtement que les trottoirs, afin d'assurer une continuité visuelle des cheminements. Toutefois, on ne parle pas de trottoir traversant, car les règles de priorités seront gérées par feux, du fait de la présence du tramway.

2.22) Quelle sera la largeur du trottoir ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il restera environ 4m de part et d'autre de la plateforme de tramway boulevard Jean Royer pour restituer les fonctionnalités urbaines, dont les trottoirs. Les largeurs de trottoirs seront variables selon les fonctionnalités devant être restituées et de la largeur précise à un endroit donné du boulevard Jean Royer. Toutefois, les trottoirs feront à minima 2m de large sur l'ensemble du boulevard Jean Royer. Ci-dessous quelques largeurs :

En présence de pistes cyclables :

- Côté Nord : trottoir d'environ 2.50m de largeur,
- Côté Sud : largeur du trottoir comprise entre 2.00m et 2.30m de largeur.

En présence d'aménagements ponctuels (bandes vertes/dépose-minute/livraisons) :

- Côté Nord : largeur du trottoir comprise entre 2.50m à 4.20m de largeur,
- Côté Sud : largeur du trottoir comprise entre 2.00m à 4.00m de largeur.

2.23) Comment va s'organiser l'accès par la route à l'école Jeanne d'Arc (maternelle-primaire-collège), dont l'entrée est rue du Sergent Bobillot, à quelques dizaines de mètres du boulevard Jean Royer ? Cette problématique concerne de très nombreux parents matin, midi et soir.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La rue du Sergent Bobillot est accessible aux véhicules depuis le boulevard Jean Royer pour les véhicules venant de l'Est.

Il est possible d'emprunter :

- Depuis l'Est :
 - La place de la Liberté,
 - Le boulevard Jean Royer,
 - La rue Laponneraye + la rue Michel Colombe (afin de contourner le « filtre » dissuadant les circulations de transit),
 - Le boulevard Jean Royer,
 - La rue du Sergent Bobillot.
- Depuis l'Ouest :
 - La rue Giraudeau,

- La rue Boisdénier,
- La rue Claude Thion,
- Le boulevard Jean Royer,
- La rue du Sergent Bobillot.

S'agissant des activités médicales et commerciales

2.24) Sur la partie Est du boulevard (vers le n°13), au niveau du Carrefour City, de la pharmacie, des cabinets de kinés, est-ce qu'il y aura des « arrêts minutes » d'aménagés ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les aménagements intègrent un besoin de stationnement et de places de livraison (permettant notamment l'accueil des véhicules médicalisés/ambulances) :

- 5 places de dépose-minute,
- 3 places de livraison (1 au droit du cabinet médical et 2 au droit de la rue du Dr Giraudet, desservant également les autres commerces du boulevard Jean Royer).

Il n'est pas possible d'intégrer des places PMR tout en respectant les normes sur les largeurs disponibles. Toutefois, les places de dépose-minute restent fortement accessibles, puisque le stationnement et le trottoir sont au même niveau, et que la différence de niveau entre le trottoir et la plateforme tramway (mixte avec les véhicules) est de 2cm.

2.25) Où stationneront les VSL accompagnant des patients dans les cabinets médicaux et paramédicaux durant les consultations ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les stationnements prévus par le projet au droit de la pharmacie/cabinets médicaux/cabinet d'ostéopathie sont les suivants :

- Côté SUD : 3 places de dépose-minute, ainsi qu'une place livraison,
- Côté NORD : 2 places de dépose-minute.

Il est également prévu 2 places de livraison utilisables au niveau du carrefour boulevard Jean Royer/rue du Dr Giraudet.

Par ailleurs, en cas d'urgences, les trottoirs de 4m de largeur sur cette zone peuvent être utilisés pour une dépose/prise en charge de types ambulances.

2.26) Est-ce qu'il y aura un arrêt minute au 101 boulevard Jean Royer où se situe un commerce de vin (cave à vins, achat de vins et restauration) ? Quel est l'avenir de ce commerce ? Comment pourrait-il travailler ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il n'y a pas d'arrêt minute prévu au droit du 101 boulevard Jean Royer. Il y a cependant un arrêt minute à proximité, au niveau du 107. Les aménagements proposés n'empêcheront pas ce commerce de poursuivre son activité, les livraisons pourront être effectuées.

2.27) Est-ce que l'entrée du garage du « Nouveau Tours » sera restituée ? Quelles seront les conséquences de l'arrivée du tramway pour les activités de ce garage ? Est-ce que la ville de Tours proposera une alternative notamment un nouvel emplacement ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les entrées charretières du garage situé au 181 boulevard Jean Royer sont conservées. L'entrée située au 187 boulevard Jean Royer est également conservée.

De ce fait, il n'est pas envisagé de relocalisation d'activités professionnelles.

2.28) Est-ce qu'il y aura un dialogue/concertation avec les acteurs économiques avant le début des travaux ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le dialogue et la communication avec les habitants, acteurs économiques et associatifs du territoire se poursuivront jusqu'à la mise en service, comme s'y est engagée le maître d'ouvrage depuis la concertation préalable de 2018.

Des actions régulières (réunions publiques, balades urbaines, participation à des événements locaux, consultations, etc.) et outils de contact (contact@lignes2tram.fr) ont été mis en place afin d'informer, d'associer les habitants à la réalisation du projet Lignes2tram, et répondre à leurs interrogations.

A partir du 1^{er} semestre 2025 et pendant toute la durée des travaux, des réunions d'informations publiques seront organisées par secteur, afin d'informer sur le calendrier et les impacts des travaux, d'identifier d'éventuelles contraintes (livraisons, accès piétons, accès riverains, stationnements, manifestations ...) et de trouver des solutions adaptées à chaque situation. Une équipe d'information et de médiation de proximité sera également déployée sur le terrain et disponible pour répondre aux sollicitations des riverains, professionnels et habitants, et ainsi les rassurer.

Divers

2.29) Comment s'effectuera la collecte des ordures ménagères ? L'emplacement des PAV (points d'apport volontaire) a-t-il été concerté avec les habitants des rues adjacentes sous les fenêtres desquels ils vont être implantés ? Ce dispositif vous semble-t-il satisfaisant et suffisant pour certaines populations habitant le boulevard : personnes âgées, PMR ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

En fonction des zones, la collecte est soit effectuée en porte à porte, soit par point d'apport volontaire enterré (PAVE).

La collecte sur le boulevard Jean Royer sera maintenue telle qu'actuellement (porte à porte), à l'exception des habitations donnant sur la station Strasbourg, puisqu'il ne sera pas possible de collecter les ordures ménagères depuis le quai de station.

2.30) Est-il prévu de refaire les collecteurs principaux d'eau de pluie vieux de 150 ans, ainsi que les canalisations ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Dans le cadre du projet, il est prévu des dévoiements de réseaux lorsque ceux-ci ne sont pas compatibles avec les travaux de réalisation de la ligne de tramway et/ou la future exploitation du système de transport tramway. A ce titre, les différents concessionnaires réseaux établissent, et restent maîtres des projets de dévoiements dont ils ont la charge, et gardent la maîtrise des décisions de remplacer certains réseaux non impactés par pure opportunité de travaux.

2.31) Ne serait-il pas judicieux de créer au droit du Jardin Boylesve et au droit de la Place Sidi Brahim des ponctuations végétales de part et d'autre de l'avenue qui permettraient de rythmer, et surtout de repérer, pour les piétons et usagers du tram, la localisation de ces deux stations sur une voie aussi longue ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il n'est pas prévu de végétalisation supplémentaire au niveau du Jardin de Boislève.

En revanche, il est prévu de végétaliser la place Sidi Brahim, avec des arbres et une strate basse. Le quai (en direction de La Riche) de la station George Sand sera également végétalisé.

2.32) Concernant le boulevard Jean Royer, la circulation en site banal ne risque-t-elle pas d'être chaotique avec la présence de 16 intersections sur un peu plus de 1 000m et de nombreux accès riverains (garages) ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les principes de circulation appliqués sur le boulevard Jean Royer visent à supprimer la circulation de transit, afin que la circulation présente sur le boulevard ne soit limitée qu'aux personnes désirant se rendre dans ce secteur (riverains, clients/patients et livraisons de commerces, ...).

De plus, les flux de circulations sont pris en compte dans la conception des carrefours sur la gestion des temps de vert de chaque voirie, des priorités tramway aux carrefours, afin de fluidifier au mieux les circulations (les programmations de carrefours pourront aussi être améliorées à posteriori pour s'adapter aux circulations réellement constatées).

Les entrées riveraines font également l'objet de traitement spécifique, avec notamment l'automatisation des nombreux accès, dans l'objectif de fluidifier les circulations et limiter les arrêts sur le boulevard.

3) Concernant la desserte de Saint-Pierre-des-Corps par le tramway et par le BHNS

3.1) Comment justifiez-vous que la 2^e ligne de tramway ne desserve pas la gare TGV de Saint-Pierre-des-Corps et ses milliers de voyageurs quotidiens ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Dans le cadre des études de corridor, réalisées en amont du projet, une analyse approfondie a été menée sur différents tracés possibles pour la ligne 2. Les critères notamment de fréquentation et de coûts ont démontré qu'une ligne La Riche/Chambray-lès-Tours offrait un potentiel plus important qu'un tracé vers la gare de Saint Pierre-des-Corps.

3.2) Comment justifiez-vous que la 2^e ligne de tramway ne desserve pas le quartier prioritaire la Rabaterie ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Avec la mise en service de la ligne 2 de tramway et de la ligne BHNS, le réseau de bus est restructuré. Dans ce cadre, il est prévu que le quartier prioritaire de la Rabaterie soit desservi par une ligne de bus structurante dont le niveau de service sera renforcé. Des études sont également en cours pour améliorer la performance des lignes de bus (régularité, temps de parcours), ainsi que le confort de voyage sur ce secteur.

3.3) Comment justifiez-vous que le BHNS s'arrête au centre commercial des Atlantes ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le centre commercial des Atlantes constitue un générateur de déplacement important à l'échelle de la Métropole, ce qui a motivé le choix d'une ligne de BHNS pour le desservir, dont le tracé modélisé apporte un niveau de fréquentation cohérent avec cette offre. Au-delà des Atlantes, il n'a actuellement pas été identifié un potentiel de populations, d'emplois ou de générateurs de déplacements suffisants pour justifier l'extension de la ligne BHNS.

Néanmoins, s'agissant de la Porte Est Métropolitaine, où de nombreux projets sont en cours d'études, tout besoin supplémentaire sera étudié par le SMT, pour ajuster au mieux l'offre à la demande.

3.4) Pouvez-vous confirmer que le BHNS entre Liberté et les Atlantes n'aura pas de voie réservée, ce qui limiterait son efficacité ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Des voies réservées aux bus sont prévues sur l'avenue du Général de Gaulle entre la place de la Liberté et le giratoire de la Rotonde, ainsi que dans le secteur des Atlantes.

La rue Edouard Vaillant n'est pas suffisamment large pour pouvoir accueillir une voie bus dédiée. Concernant l'avenue Jacques Duclos, la mise en place de voies en site propre n'est pas nécessaire, étant donné la fluidité de cet axe.

A noter que l'ensemble des carrefours à feux donnera la priorité aux Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), ce qui participera à l'efficacité de la ligne.

3.5) Pourquoi ne pas avoir retenu une ligne BHNS qui desserve la gare TGV de Saint-Pierre-des-Corps ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Plusieurs études d'itinéraires ont été réalisées pour le BHNS, permettant de comparer le potentiel de fréquentation de chacun. Une ligne de BHNS à destination de la gare TGV de Saint-Pierre-des-Corps présentait un potentiel moins important que l'itinéraire proposé pour la future BHNS dans le cadre du projet, notamment car une offre ferroviaire performante existe déjà entre cette gare et celle de Tours.

Plusieurs projets sont en cours d'études autour de la Porte Est métropolitaine, leur concrétisation pourra s'accompagner d'évolutions du réseau Fil Bleu pour desservir la gare de Saint-Pierre-des-Corps.

3.6) Pourquoi ne pas prolonger la ligne BHNS qui dessert les Atlantes jusqu'aux limites de Saint-Pierre-des-Corps et de La Ville aux Dames, en passant par l'avenue Jacques Duclos, avec création d'un parking relais ? Il desservirait ainsi une zone industrielle, donc de nombreux emplois, un lycée, un centre sportif, des lieux fréquentés par des jeunes.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le centre commercial des Atlantes constitue un générateur de déplacements importants à l'échelle métropolitaine, justifiant sa desserte avec la ligne BHNS. Au-delà, la configuration urbaine de la partie plus à l'Est de Saint-Pierre-des-Corps et de La Ville aux Dames, marquée par la présence des zones d'activités des Grands Mortiers, Yvaudières et Bois de Plante, n'offre pas un potentiel suffisant, notamment en termes de densité de population, pour être desservi par une ligne structurante. Toutefois, dans le cadre de la restructuration du réseau de bus accompagnant la mise en service de la ligne 2 de tramway, une évolution de la desserte en bus de ces secteurs est prévue en rabattement sur la ligne BHNS, afin de tenir compte des projets urbains à venir sur cette zone.

De plus, ce secteur constitue la porte d'entrée pour l'Est de la Métropole, plusieurs projets sont ainsi en cours d'études et leur concrétisation sera accompagnée d'évolutions du réseau Fil Bleu de la part du SMT.

4) Concernant l'interconnexion des lignes place de la Liberté

4.1) Qu'est-ce qui empêchera techniquement de faire circuler le tramway de La Riche à Vaucanson à la mise en service de la ligne 2 en 2028 ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

D'un point de vue purement infrastructure rien de ne l'empêche : un barreau est prévu pour injecter les rames de tramway arrivant du dépôt et devant permettre d'exploiter la ligne 2 vers La Riche. Ce barreau servira également pour les retours des rames de la ligne 2 en provenance de La Riche, en direction du dépôt.

En revanche, l'exploitation prévue sur la ligne 2 ne prévoit pas de relier La Riche à Vaucanson. Cette réflexion sur l'évolution de l'exploitation est en lien direct avec les études sur l'évolution ultérieure du réseau de transports en commun en site propre.

Techniquement, la mise en exploitation entre La Riche et Vaucanson nécessiterait des travaux complémentaires portant majoritairement sur les systèmes d'exploitation et la signalisation ferroviaire (possibilité de devoir prévoir une automatisation des itinéraires compte-tenu d'une probable fréquence plus importante de ces derniers). Cela se traduira par un développement spécifique côté Système d'Aide à l'Exploitation (SAE), notamment du fait de la nécessité de créer une interface entre le SAE et la Signalisation Ferroviaire non existante sur la ligne A actuellement et non prévue dans le cadre du projet car non obligatoire. Des travaux également en matière de signalisation lumineuse de trafic pourraient être nécessaires. A noter que, le cycle de fonctionnement du carrefour devrait être reconsidéré, car il est calé actuellement sur l'exploitation nominale prévue dans le cadre du projet.

De manière plus générale, un tel scénario d'exploitation nécessitera une remise à plat du scénario d'exploitation nominale prévu dans le cadre du projet actuel, et la reconfiguration de la grille de transports pouvant conduire à augmenter la flotte de matériel roulant. Par ailleurs, il n'est pas à exclure

que ce scénario nécessite la mise en œuvre de travaux dans le secteur de la gare, tout dépend du scénario d'exploitation qui serait retenu.

4.2) Quel serait le surcoût éventuel ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'évaluation du surcoût est complexe à mener car il dépend du scénario d'exploitation précis qui serait arrêté. C'est ce scénario qui déterminera les incidences financières, tant en études, qu'en travaux et en dimensionnement du parc du matériel roulant.

4.3) De même, qu'est-ce qui empêchera techniquement de faire circuler le tramway de La Papoterie à Vaucanson ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les infrastructures existent puisque ce sont celles de la ligne A (qui seront réaménagées du fait des travaux de raccordements des bifurcations ferroviaires en provenance de La Riche). En revanche, l'exploitation prévue sur la ligne 2 ne prévoit pas de relier Papoterie à Vaucanson. Cette réflexion sur l'évolution de l'exploitation est en lien direct avec les études sur l'évolution ultérieure de réseau de transports en commun en site propre. Techniquement, la mise en exploitation entre Papoterie et Vaucanson nécessiterait des travaux complémentaires portant majoritairement sur les systèmes d'exploitation et la signalisation ferroviaire. L'adaptation des équipements de signalisation ferroviaire sur le triangle de la place de La Liberté serait relativement marginale car la configuration actuelle du projet serait conservée. Toutefois des travaux complémentaires portant majoritairement sur les systèmes d'exploitation et la signalisation ferroviaire (possibilité de devoir prévoir une automatisation des itinéraires compte-tenu d'une probable fréquence plus importante de ces derniers). Cela se traduira par un développement spécifique côté Système d'Aide à l'Exploitation (SAE), notamment du fait de la nécessité de créer une interface entre le SAE et la Signalisation Ferroviaire non existante sur la ligne A actuellement et non prévue dans le cadre du projet, car non obligatoire.

De manière plus générale, un tel scénario d'exploitation nécessitera une remise à plat du scénario d'exploitation nominale prévu dans le cadre du projet actuel et la reconfiguration de la grille de transports pouvant conduire à augmenter la flotte de matériel roulant.

4.4) Ne peut-on pas allonger le quai à Charcot pour recevoir des rames de la ligne 1 et de la ligne 2, afin de faciliter les correspondances ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'allongement du quai à Charcot, qui consisterait à remplacer le quai bus actuel par un quai tramway, n'est pas prévu dans le cadre du projet.

L'analyse de cette solution technique a été menée et a mis en exergue les difficultés techniques suivantes :

- Impacts potentiels sur l'ouvrage d'art situé au Sud de la station et un tracé en plan et un profil en long non compatibles si l'allongement des quais se fait en direction du Sud,
- Si l'allongement se fait en direction du Nord, cela condamnerait la traversée de la rue Jules Ferry et nécessiterait de revoir les aménagements (abattages d'arbres notamment) pour la mise en cohérence avec les travaux prévus au Nord en direction de la place de la Liberté. Cette hypothèse entraînerait une reprise de plateforme et un nivellement des voiries de la

zone sur 150m minimum de plus, par rapport à ce qui est déjà prévu dans le cadre du projet.

Ce choix n'a donc pas été retenu dans le cadre du projet pour les raisons citées ci-dessus.

Les correspondances seront assurées sans allongement du quai de la station Charcot. En effet, l'arrêt en simultané de deux rames risquerait de générer des échanges voyageurs plus longs. De plus, la signalisation ferroviaire sécurisant les insertions sur le tronç commun induit un écartement forcé entre les rames, générant un impact sur le temps d'arrêt en station.

4.5) Les lignes 1 et 2 auront un tronç commun entre Verdun et Liberté. Le nombre de tramway sera donc nécessairement doublé sur cette section. N'y aura-t-il pas un impact sur la régularité ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La création d'un tronç commun est en effet une source d'érosion de la régularité. Le projet a intégré, dès la conception, plusieurs moyens permettant de maîtriser ce phénomène :

- Le temps de parcours de la Ligne A intègre une marge permettant d'amortir les aléas, dont ceux inhérents au tronç commun,
- Les équipements de signalisation (ferroviaire et routière) de Liberté et Verdun permettent, grâce à leur possibilité de paramétrage, de fluidifier au mieux l'insertion des rames sur le tronç commun, tout en limitant autant que possible l'impact sur la circulation automobile,
- La courte longueur du tronç commun (environ 600m, une seule station) permet de limiter les aléas sur ce secteur.

Le nombre de rames à l'heure sur le tronç commun sera d'environ 20 par sens, il s'agit d'un chiffre courant sur des réseaux tramway bénéficiant d'un tronç commun (par exemple Dijon et Lyon).

4.6) Ne peut-on pas mettre dès à présent un aiguillage de préfiguration en direction de la partie Nord de l'avenue de Grammont ? Coût ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il ne peut pas être prévu, dans le cadre du projet, d'intégrer un aiguillage en direction de l'avenue de Grammont Nord. En effet, aucune étude n'a été menée sur l'insertion précise d'un système de transports en commun sur cette section. Le schéma d'exploitation ultérieur du réseau n'est pas connu, les réflexions étant en cours.

Toutefois, la possibilité de mettre en place une branche vers l'avenue de Grammont Nord sans bifurcation est possible au regard des aménagements qui seront réalisés dans le cadre du projet. Il s'agira de remplacer la portion de voie ferrée en alignement droit par une portion en courbe serrée. Il n'y aura pas de nouveaux appareils de voies nécessaires. Ces travaux nécessiteront une coupure d'exploitation, afin de raccorder la nouvelle branche à la ligne 2 arrivant de La Riche.

Le coût de ces travaux ne peut pas être chiffré précisément sans programme précis.

4.7) Les voyageurs venant du Sud par la ligne 2 voulant rejoindre le centre-ville devront prendre la ligne 1 à Charcot. Il en résultera une surcharge de passagers. Comment a été prise en compte cette surcharge ? Pourra-t-elle être prise en compte aux heures de pointe ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La surcharge de voyageurs provenant de l'interconnexion entre les deux lignes de tramway a bien été prise en compte, notamment dans les modélisations de trafic. Ainsi, la fréquence de la ligne A sera augmentée en heure de pointe à 5min 30', grâce à des moyens supplémentaires alloués à celle-ci, permettant d'offrir une capacité suffisante pour répondre à la demande.

Concernant la surface disponible des quais, une optimisation visant à réduire les émergences et mobiliers techniques pourrait être étudiée.

4.8) La ligne 2 du tramway et le BHNS sont très proches au niveau de la place de la Liberté, sans qu'une réelle correspondance existe : les stations « Charcot » du tram et « Liberté » du BHNS sont distantes d'environ 300m. Une évolution est-elle possible ? Il est paradoxal de ne pas prévoir une vraie correspondance entre deux lignes de transport en site propre.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cette étude a été menée, afin de vérifier la possibilité de créer une station tramway plus au Nord, à proximité de la place de la Liberté. Cette solution n'a pas été retenue pour les raisons suivantes :

- La première est que la création d'une station plus au Nord nécessiterait l'abattage de 11 platanes, sans certitude quant à la possibilité de replanter de nouveaux arbres,
- Cette station aurait entraîné la suppression des stations actuelles tramway Liberté et Charcot,
- Le coût de cette nouvelle station avait été estimé à 450 000 €HT, hors interventions sur les stations existantes,
- Le positionnement de cette nouvelle station aurait contraint une évolution ultérieure de l'exploitation du réseau de lignes de tramway,
- Enfin, la suppression de la station Charcot entraînerait une dégradation de la fréquentation de cet arrêt vis à vis des usagers actuels de la ligne A.

Un jalonnement efficace entre la station Charcot et la station Liberté sera mis en place et des itinéraires confortables seront aménagés, afin de proposer aux usagers un itinéraire le plus lisible possible.

5) Concernant l'hôpital Bretonneau

5.1) Quelle sera la distance entre la station desservant l'hôpital et le point d'accueil/information ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La distance séparant la station du CHRU Bretonneau :

- 350m jusqu'à l'entrée principale du site,
- 480m jusqu'au point d'informations situé dans le site.

5.2) Est-ce qu'il est prévu des navettes, électriques par exemple, entre la station et l'accueil de l'hôpital ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet ne prévoit pas de navette entre la station et l'accueil de l'hôpital. Ce sujet est décorrélé du projet, toutefois des réflexions sont en cours dans le cadre de la restructuration du réseau de bus à l'horizon 2028.

5.3) De même est-ce qu'un itinéraire sécurisé pour cyclistes et piétons est prévu ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'ensemble des circulations au Nord du carrefour, entre le boulevard Tonnellé et la rue d'Entraigues, est restitué à l'identique, que ce soit pour les cycles ou les piétons. L'itinéraire sera conforme à l'existant pour la partie non réaménagée par le projet.

6) Concernant l'hôpital Trousseau

6.1) Quelle sera la distance entre la station desservant l'hôpital et le point d'accueil/information ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La distance entre la station CHRU Trousseau et l'accueil du Nouvel Hôpital Trousseau sera d'environ 200m.

6.2) Est-ce qu'il est prévu des navettes, électriques par exemple, entre la station et l'accueil de l'hôpital ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet ne prévoit pas de navette entre la station et l'accueil de l'hôpital.

Plus largement, à l'échelle de la Métropole, des solutions de mobilités par véhicules autonomes sont à l'étude et pourraient répondre à cette problématique.

6.3) De même est-ce qu'un itinéraire sécurisé pour cyclistes et piétons est prévu ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Dans le périmètre du projet, des itinéraires piétons et cyclistes sont prévus dans les aménagements. Ceux-ci sont conçus en respectant les recommandations du CEREMA (autant que possible) et en évitant les conflits d'usage.

Pour les cyclistes, le projet prévoit notamment de mettre en œuvre un tronçon de l'itinéraire 1 du Vélib' (sur l'avenue de la République). Le projet du Nouvel Hôpital Trousseau prendra en charge la continuité des itinéraires à l'intérieur de son périmètre.

Concernant les piétons, les trottoirs aux abords du CHRU Trousseau respectent la réglementation liée aux normes PMR. Par ailleurs, la station a été positionnée de manière à éviter aux usagers de traverser des voies de circulation automobile. Le parcours piétons est ensuite le plus direct vers le hall d'accueil du Nouvel Hôpital Trousseau.

6.4) Ne peut-on pas déjà intégrer un aiguillage devant le CHRU Trousseau en direction de Saint-Avertin pour préfigurer un prolongement ultérieur ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet ne prévoit pas de préfigurer un prolongement ultérieur du tramway vers Saint-Avertin.

6.5) Est-ce qu'il y a de la place pour faire un parking relais à Trousseau, y compris P+R en silo ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les aménagements dans le périmètre de l'hôpital Trousseau ne relèvent pas de la maîtrise d'ouvrage du SMT qui ne dispose pas des informations relatives à la disponibilité foncière évoquée.

7) Concernant la liaison CHU Trousseau-La Papoterie

7.1) Quel est l'intérêt de prolonger la ligne 2 du tramway jusqu'à la Papoterie ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Pour rappel, depuis la délibération du 16/10/2017, le projet relie La Riche à Chambray-lès-Tours aux points de connexion avec le boulevard périphérique.

Les études réalisées et présentées lors de la concertation de 2018 intégraient, dès le départ, un terminus dans le secteur de la Papoterie.

Les parkings relais aux extrémités de la ligne 2 sont positionnés aux abords du périphérique, de façon à faciliter le report modal à proximité des infrastructures routières majeures génératrices de déplacements. Ainsi, le parking relais vise à traiter un point de congestions automobiles parmi les plus névralgiques à l'entrée de la Métropole, avec un flux quotidien de 10 000 à 25 000 véhicules entre le secteur de Loches/Sud Touraine et la Métropole qui provient de la RD943, auquel s'ajoute une partie du flux en provenance de la RD 910 et du périphérique depuis Touraine Est Vallée.

Par ailleurs, la ligne 2 de tramway permet de desservir le quartier de la Papoterie, le lycée Agricole et la zone d'activités Les Aubuis - Jean Perrin.

Enfin, le projet de ligne 2 s'articulera avec le projet du SERM qui vise à notamment favoriser le développement des pôles d'échanges multimodaux afin de lutter contre l'autosolisme.

7.2) Quel est le coût de la section CHRU Trousseau - La Papoterie ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le coût du parking relais Papoterie est estimé en fin d'Avant-projet à 2,5M €HT.

Concernant la portion de ligne entre le CHRU Trousseau et Papoterie : la part uniquement travaux pourrait être estimée à environ 35M €HT. Toutefois, ce coût doit être pris avec précaution, car cela n'intègre pas le coût d'un terminus provisoire à Trousseau, ni les coûts d'études et les coûts d'un parking relais à proximité.

7.3) Plutôt que la liaison CHRU Trousseau - La Papoterie, pourquoi ne pas avoir préféré un tronçon CHRU - Grands Champs vers une zone densément peuplée, qui aurait bénéficié aux habitants de Saint-Avertin ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La zone des Grands Champs est moins dense en population, emplois et générateurs de déplacement que le secteur d'Horizon Vert situé le long de l'avenue de la République. Le quartier des Grands Champs, actuellement desservi par la ligne de bus 3A, ne connaît pas de problème de surcharge grâce à une offre adaptée aux besoins identifiés.

De plus, l'itinéraire proposé pour la ligne 2 de tramway permet l'implantation d'un parking relais au droit du périphérique et de la RD943, axe d'entrée sur la Métropole tourangelle, offrant ainsi une possibilité de rabattement aux déplacements motorisés venant de plus loin.

De plus, ce tracé permet la desserte de nombreux quartiers d'habitat (Chambray Centre, Bois Cormier, les Fauvettes, Horizon Vert et la Branchoire sur Chambray-lès-Tours, ainsi que ceux de la rue de la Branchoire et de la rue des Cicottés sur Saint-Avertin), de plusieurs établissements scolaires (Jean Moulin, Maryse Bastié et Paul Louis Courier, l'école Marie de l'Incarnation, le collège Saint-Etienne et le lycée Général et Technologique Sainte-Marguerite, auquel s'ajoute le « lycée Agricole ») et une zone d'activités importante (Jean Perrin - Les Aubuis, laquelle compte 200 établissements et 2 000 emplois) avec une salle de spectacle, l'espace culturel Yves Renault de Chambray-lès-Tours.

7.4) Pourquoi avoir conçu le tramway au centre de la chaussée plutôt qu'en position latérale, ce qui aurait permis une meilleure fluidité du trafic routier résiduel et un meilleur accès des services de secours au CHU en provenance du Sud ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les infrastructures du tramway ont été positionnées au centre de la chaussée, pour permettre aux nombreux riverains et commerçants de pouvoir rejoindre leurs habitations/commerces, sans avoir à traverser la ligne de tramway. Un décroché a cependant été intégré au droit du CHRU Trousseau, afin de faciliter les liaisons piétonnes avec cet équipement et d'éviter à devoir traverser les voies de circulation pour rejoindre l'hôpital. Cette configuration permet également de rapprocher la station du site hospitalier.

Concernant les accès des secours et en cas de congestion de la voirie, la plateforme pourra être circulée par les véhicules prioritaires en intervention entre l'avenue Grand Sud et le CHRU, puis entre la rue de la Cour et le CHRU.

7.5) Comment se fera la circulation des véhicules prioritaires (SDIS, SAMU, ambulances, etc.) entre La Papoterie et Trousseau ? Est-ce que les véhicules d'urgence auront accès à la plateforme du tramway ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les véhicules prioritaires emprunteront la voie de circulation générale entre La Papoterie et Trousseau en situation normale. Entre la rue de la Cour et l'avenue de Bordeaux, les véhicules prioritaires en intervention auront la possibilité de circuler sur la plateforme tramway.

7.6) Est-ce que les voies cyclables seront connectées au réseau de Chambray ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les aménagements cyclables prévus dans le cadre du projet se raccordent bien aux voies cyclables existantes à Chambray-lès-Tours (par exemple sur la rue du Bois Lopin, sur l'avenue de la Branchoire,

ou sur l'avenue des Platanes). Le projet prévoit de mettre en œuvre un tronçon de l'itinéraire 1 du Vélival sur l'avenue de la République.

7.7) Est-ce que le tramway sera prioritaire aux intersections ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le tramway aura la priorité aux feux pour le passage des intersections.

7.8) Est-ce qu'il y aura une limitation de vitesse pour les véhicules routiers sur ce tronçon ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La vitesse pour les véhicules routiers sera limitée à 50 km/h sur le tronçon CHRU Trousseau - Papoterie, comme actuellement.

B. LES PROBLEMATIQUES TRANSVERSALES

8) Concernant les retombées environnementales

Quelles sont les retombées environnementales du projet attendues ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les retombées environnementales du projet ont été identifiées puis analysées dans le cadre d'un processus « d'évaluation environnementale ». Plus précisément, ces retombées sont analysées dans l'« étude d'impact » qui figure au dossier d'enquête publique unique aux pièces G1 à G6. On peut les retrouver facilement dans la pièce G2 (résumé non technique – RNT) au chapitre 4 « Analyse des effets temporaires ou permanents du projet sur l'environnement et mesures associées (éviter, réduire ou compenser) » aux pages 42 à 72.

Ces retombées environnementales sont également rappelées en synthèse de la pièce J « Evaluation économique et sociale », et plus précisément dans son chapitre 4 (pages 101 à 106).

Pour mémoire, sont rappelés (de façon non exhaustive) les principaux effets attendus du projet sur son environnement :

- Réduction de la pollution atmosphérique locale et des émissions de gaz à effet de serre :
 - Baisse des émissions polluantes du fait de la réduction du trafic routier :
 - 117 000km en voiture évités par jour, soit 31 millions par an en 2030 grâce aux reports modaux des usagers vers les transports collectifs,
 - 3 000km de bus/BHNS évités par jour, soit 1 million par an en 2030,
 - En phase exploitation, les émissions évitées sont évaluées à 4 700 tonnes de CO₂eq en 2030. Sur une période de 42 ans (2028/2070), le projet permet d'éviter 128 000 tonnes de CO₂eq, soit une baisse des émissions de gaz à effet de serre valorisée à 37 millions d'euros,
 - Emissions locales nulles pour le tramway équipé d'une motorisation électrique,
 - Baisse des kilomètres parcourus par les bus et le BHNS.
- Réduction des nuisances sonores :
 - Réduction du bruit du fait de la baisse de trafic routier et de la production kilométrique des bus et du BHNS, supérieure à la hausse des nuisances sonores générée par la ligne 2 de tramway.
- Réduction de l'insécurité routière :
 - Baisse de l'insécurité routière du fait de la réduction du trafic routier, et dans une moindre mesure, de la production kilométrique des bus et du BHNS, qui compense la hausse du risque d'accident consécutive aux nouvelles circulations de tramway.
- Requalification de l'environnement urbain (amélioration de la qualité de vie) :
 - Traitement qualitatif des espaces publics (végétalisation de la plateforme sur 50% du tracé de la ligne 2),
 - Aménagements paysagers favorisant la biodiversité et participant à la régulation thermique (désimperméabilisation des sols et créations d'espaces verts, plantations de presque 2 000 arbres). Cette végétalisation du projet contribue :

- A l'amélioration de la santé physique et psychologique (lien social),
- A l'amélioration de la qualité de l'air et à la baisse de la mortalité (absorption de CO2 grâce à la végétalisation).

9) Concernant la fréquentation

9.1) Quelle est la fréquentation attendue sur la ligne 2 ? Comment a-t-elle été calculée ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La fréquentation attendue sur la ligne 2 est de 34 700 voyages par jour. Cette fréquentation est issue d'une modélisation à l'échelle de la Métropole, effectuée sur la base des enquêtes mobilités, des projets recensés, et des perspectives de développement de la Métropole.

9.2) Comment justifier des rames de 43 mètres, alors que des rames de 32 mètres auraient peut-être suffi ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cette analyse a été menée afin de définir la longueur souhaitée des rames pour la ligne 2. Pour simplifier la suite de la démonstration, nous considérerons des rames de 40m et de 30m (la longueur précise dépendant du fournisseur et du modèle de rames).

Le constat a d'abord été fait par rapport à la ligne A :

- Fréquentation estimée à la mise en service : 50 000 voy/j, soit un taux d'occupation de 48%,
- Fréquentation maximale atteinte en 2018 (5 ans après la mise en service) : 76 763 voy/j, soit une augmentation de 53% des prévisions initiales (50 000 voy/j),
- Capacité maximale (4 pers/m²) et fréquence 6 mn : 102 600 voy/j, soit un taux d'occupation : 75%. Le taux d'occupation maximal pour un tramway dit de « confort » est de 80%.

Les prévisions de trafic en 2030 ont été réalisées afin de définir les taux d'occupation théorique des rames de la ligne A (40m) et de celles de la ligne 2 avec deux hypothèses de longueur de rames (40 et 30m) : une augmentation rapide de la fréquentation a été prise en considération, d'ici ce qui a été le cas après la mise en service de la ligne A :

- L2 avec des rames de 40m : taux d'occupation : 60 %,
- L2 avec des rames de 30m : taux d'occupation de 90 %, ce qui dépasse le taux maximal dit de « confort ». Les rames sont saturées.

Enfin, un retour d'expérience des réseaux français a été réalisé : sur plusieurs réseaux équipés de rames de 30m, le choix a été fait d'allonger leurs rames (Montpellier Ligne 1, Nice Ligne 1, Paris T2, Le Mans - allongement des rames en cours).

Certains réseaux exploitent avec des rames de longueur hétérogène ce qui complexifie l'exploitation, notamment en heure de pointe, afin de proscrire les rames de 30m dans cette période.

Lorsqu'elles sont en circulation, deux difficultés majeures sont observées avec les rames de 30m :

- Les rames de 30m sont insuffisantes pour transporter l'ensemble des passagers,

- Les échanges en station sont beaucoup plus longs, car la clientèle a pour habitude de se répartir sur toute la longueur du quai de 40m, et que les mouvements de clients sur les quais et dans la rame sont contraints par la surcharge. Il est à noter que l'ensemble des réseaux disposant de rames 40m a toujours racheté des rames au moins aussi longues.

L'allongement des rames, a posteriori, a un coût significatif et est moins compétitif que d'investir directement dans des rames de 40m. L'économie initiale serait perdue en cas de nécessité d'allongement des rames.

Enfin, le choix de rames de 30m aurait limité les possibilités d'interopérabilité avec un parc composé de rames de longueur différente.

10) Concernant le choix du tramway

10.1) Pourquoi le dossier n'apporte aucune autre solution alternative au tramway comme le bus électrique, au gaz ou à l'hydrogène, voire le trambus. Qu'en est-il ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le dossier d'enquête publique ne porte pas sur le choix du mode. Ce choix a été fait en amont lors des études menées préalablement à la concertation.

Le choix du tramway par rapport au bus (gaz, électrique, hydrogène...) est détaillé dans la pièce E, §3.2.5.2 ainsi que dans la pièce L pages 41-42.

Constituant le mode de transports en commun le plus performant, le mode tramway se justifie également par son potentiel de fréquentation, ou sur des critères de capacité, d'impact sur l'environnement, d'accessibilité, de confort ou encore d'image.

10.2) Question de la Commission

Plusieurs contributeurs ont avancé dans les alternatives de carburant, notamment des bus, l'hydrogène. Dans le rapport de la CRC rendu public le 10 juillet 2024, c'est un thème qui a été évoqué : «... le renouvellement des bus est promis à des changements. En effet, la Commission européenne a proposé en février 2023 un objectif de zéro émission de CO² à partir de 2030 pour les bus urbains neufs. La perspective a été repoussée à 2035... ». Par ailleurs, la Communauté de Communes Touraine Vallée de l'Indre s'est emparée des questions énergétiques notamment, en s'engageant dans le développement de l'hydrogène renouvelable sur le Territoire. Elle s'est équipée des premières stations de distribution d'hydrogène de la Région Centre-Val de Loire. A moyen terme, pourrait-il être envisagé de profiter de cette offre hydrogène pour alimenter les bus de la Métropole, Tours faisant partie de la SEM Hy'Touraine ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Un plan de renouvellement des bus pour les prochaines années est en cours d'étude. Il se base notamment sur le type de motorisation en lien avec les prescriptions de la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte. Selon ces dernières, à compter du 1er janvier 2025 en cas de renouvellement de parc, le SMT doit acquérir au moins 50% de bus à très faibles émissions, soit à motorisation électrique ou hydrogène. Par ailleurs, à partir de 2035, aucune acquisition de bus à moteur thermique ne pourra être faite.

Plus spécifiquement, la technologie de bus urbain hydrogène est peu utilisée, car peu adaptée à son utilisation urbaine (courte distance, etc.), puis très chère à l'achat et à l'entretien.

L'appel d'offres pour désigner l'entreprise qui exploitera le réseau Fil Bleu entre 2026 et 2031 est en cours. Dans cette consultation, le SMT demande que les entreprises soumissionnaires proposent le plan de renouvellement des bus sur la durée du contrat 2026-2031, en lien avec les prescriptions de la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte. Ces propositions alimenteront la définition du plan par le SMT.

11) Concernant la comparaison des coûts tramway – BNHS

Durant l'enquête publique, le choix du tramway a souvent été opposé à celui du BHNS en termes de coûts. Qu'en est-il de la comparaison des coûts d'investissement, coûts par voyage, par exemple ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Dans le cadre du contrat en cours, le coût de fonctionnement du tramway ou de la BHNS par voyage ne peut être identifié en tant que tel. Si les charges variables sont identifiées, les charges fixes complémentaires sont globalisées et non affectées à un mode ou une ligne.

12) Concernant les futures lignes de bus

12.1) Quelles sont les modifications de lignes de bus induites par le projet : ajout de lignes, suppression, modifications de tracés et/ou de stations ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les informations sur le réseau de transports en commun à horizon 2028 ont été présentées en pièce G4, §4.1.2.

La délégation de service public étant en cours de renouvellement, le réseau de bus n'est pas exactement défini à ce stade.

Une communication sera mise en œuvre en temps voulu pour expliquer le nouveau réseau de bus à l'horizon de la mise en service du projet.

12.2) Question de la Commission

Qu'en sera-t-il des coûts d'exploitation qui restent à confirmer au vu de divers paramètres, et à consolider avec le réseau de bus tel qu'il poursuivra son existence ?

Il n'est pas acquis que les futurs délégataires ne modifieront pas leurs prix à l'occasion des négociations du renouvellement de la délégation de service public fin 2025.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'appel d'offres pour désigner l'entreprise qui exploitera le réseau Fil Bleu entre 2026 et 2031 est en cours. Dans cette consultation, le SMT pourra négocier avec les entreprises soumissionnaires pour obtenir l'offre la plus intéressante, au coût le plus approprié sur toute la durée du contrat. Les coûts d'exploitation à la signature du contrat valent pour toute sa durée et sont forfaitaires. Il convient

également de préciser que dans les perspectives financières les coûts d'exploitation sont compensés par les recettes attendues.

13) Concernant la 3^e ligne

Où en sont les études pour la 3^e ligne ? Pouvez-vous faire un point de situation succinct ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La ligne 3 devrait relier Saint-Cyr-sur-Loire à Saint-Pierre-des-Corps. Les études d'insertion sont achevées sur Saint-Cyr-sur-Loire. Elles sont en cours d'approfondissement à Saint-Pierre-des-Corps.

14) Conséquences des travaux sur les bâtiments adjacents

Les conséquences des travaux sur les bâtiments adjacents ne sont pas évoquées dans le dossier. Pouvez-vous aborder le problème des assurances et des garanties ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il existe la possibilité de mise en place d'un référé "expertise" au titre de l'article R.532-1-1 du Code de justice administrative. Avant la réalisation des travaux publics, le SMT aura la faculté de saisir le président du Tribunal Administratif d'Orléans d'une demande de désignation d'un expert judiciaire chargé de procéder, lors de l'exécution de travaux publics, à toutes constatations relatives à l'état des immeubles susceptibles d'être affectés par des dommages, puis le cas échéant, aux causes et à l'étendue des dommages qui surviendraient effectivement pendant la durée de l'exécution des travaux. Ce point est en cours d'analyse.

Par ailleurs, des constats d'huissiers seront réalisés en amont du démarrage des chantiers.

Les dommages potentiels sur les bâtiments pourront être indemnisés à la suite des expertises qui seraient alors menées.

15) Concernant la circulation des tramways en bout de ligne

Est-il envisageable et techniquement possible (cadencement) de faire passer le tram sur une voie unique bidirectionnelle sur les extrémités du trajet, afin de réduire les coûts et les emprises : tout ou partie de la rue de la Mairie à La Riche jusqu'au P+R, entre La Branchoire et La Papoterie, par exemple ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Un tramway sur une voie bidirectionnelle est techniquement possible. Cependant, ce choix a de nombreuses conséquences sur l'exploitation : baisse de la fréquence sur ces axes, baisse de la vitesse commerciale, création de terminus intermédiaires... mais implique malgré tout une restructuration lourde des voiries.

16) Concernant le tramway/vélo

16.1) Est-ce que l'on pourra emporter les vélos dans le tram ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les règles d'utilisation des rames seront identiques à celles de la Ligne A.

Les vélos sont autorisés à l'intérieur du tramway aux conditions suivantes : le stationnement du vélo doit se faire sur la dernière plateforme accessible par la dernière double porte (dans le sens de la marche) et le vélo stationné sur la plateforme doit être maintenu immobilisé par son propriétaire, sans entraver l'accès aux couloirs ou aux valideurs.

16.2) Est-ce que les recommandations du CEREMA concernant l'aménagement des pistes cyclables seront prises en compte (largeur des voies, teinte homogène, différence de couleur entre piste cyclable et trottoirs, suppression des ressauts, etc.) ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'aménagement des pistes cyclables répond aux recommandations du CEREMA sur les diverses thématiques et sur la quasi-totalité du tracé. Certaines configurations, dont la géométrie est défavorable, ne permettent pas d'atteindre ces objectifs. Cela reste très ponctuel.

16.3) Quelles sont les mesures qui seront mises en place, en parallèle de l'aménagement de la ligne de tram B, pour assurer une continuité cyclable sûre pour toutes et tous, adjacente à ce nouveau tracé ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet accompagne le développement des aménagements cyclables, en s'articulant avec les itinéraires définis dans le Schéma Directeur Cyclable Tours Métropole Val de Loire.

Sur les secteurs où des itinéraires cyclables sont en interface directe avec la ligne 2 de tramway ou la ligne de BHNS, la réalisation des aménagements cyclables a été intégrée au projet Lignes2tram.

De façon à éviter les discontinuités, les points d'interface avec les itinéraires cyclables ont été conçus en collaboration avec Tours Métropole Val de Loire, maître d'ouvrage pour la réalisation du Schéma Directeur Cyclable. Afin de rendre les itinéraires sécurisés, performants, confortables et lisibles, les itinéraires sont conçus tant que possible dans le respect du référentiel technique de Tours Métropole Val de Loire et des recommandations du CEREMA. Il arrive que, ponctuellement, celles-ci ne puissent être appliquées à cause d'un environnement contraignant.

En dehors du Schéma Directeur Cyclable, le projet Lignes2tram s'attache à créer des aménagements cyclables sur la quasi-totalité des secteurs réaménagés afin de créer des liaisons avec le réseau cyclable structurant. Certains secteurs très contraints ne permettent pas d'aménager une continuité le long du tramway. Des parcours sont proposés, afin de maintenir les fonctionnalités.

16.4) Est-ce que les pistes cyclables seront prioritaires aux carrefours ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Sur l'ensemble du tracé en interaction avec le tramway, les pistes cyclables sont gérées par feux. Dans certaines configurations, la possibilité de franchir un feu rouge (dans certains mouvements sécurisés) est donnée aux cyclistes grâce à la mise en place de panneaux M12.

16.5) Le collectif Cycliste 37 demande à ce que l'on étudie la compatibilité tramway-fret, et en cas de réponse positive, promouvoir cette nouvelle fonctionnalité ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le transport de marchandises est l'un des sujets abordés dans le cadre du SERM et de l'étude prospective en cours. Cette dernière intègre la ligne 2 de tramway et permettra d'explorer la faisabilité et l'intérêt de cette proposition.

17) Concernant l'accessibilité des PMR

Quels sont les aménagements prévus sur les quais de bus et de tram ou à leurs abords pour les PMR ? Les revêtements glissants ou en pavés doivent être proscrits, comme ceux qui sont des assemblages d'éléments et qui peuvent se desceller, à l'image des carreaux « Buren » en face des portes de tramway qui sont fréquemment cassés, manquants ou instables. Les ressauts sont également à éviter sur les aménagements d'accès ou sur les parcours piétons, comme c'est le cas à Liberté, Charcot ou Verdun pour accéder aux trottoirs.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet a été conçu afin de garantir l'accessibilité aux Personnes à Mobilités Réduites conformément à la réglementation en vigueur, que ce soit en ce qui concerne la géométrie (pentes, largeurs, vues de bordure...), les revêtements (revêtements de trottoir en enrobé ou en béton majoritairement, absence de pavés, non reconduction des dalles de Buren...), l'emplacement des équipements, la sonorisation des traversées piétonnes, l'accessibilité et les messages sonores du matériel roulant. Des échanges avec les représentants des différentes catégories de handicaps ont été menés pendant les études afin de pouvoir améliorer le projet et tenir compte de leur retour d'expérience.

18) Concernant les documents d'urbanisme

18.1) Est-ce que le projet est compatible avec le SCOT ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'agglomération tourangelle a été approuvé le 27 septembre 2013. Sa mise en révision a été prescrite par délibération en date du 24 mars 2017, et est toujours en cours.

Les PLU doivent être compatibles avec le SCoT.

La démonstration de la compatibilité du projet avec le SCoT de l'agglomération tourangelle a été détaillée au chapitre 5.2.2 « Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'agglomération tourangelle » de la pièce G5 de l'étude d'impact.

Le projet répond notamment à l'objectif « Changer les pratiques de mobilités ». Le projet d'aménagement du Territoire que propose le SCoT vise à promouvoir les mobilités au sein de l'agglomération tourangelle, tout en élargissant la palette des modes offerts à chacun. Ainsi, il ne s'agit pas d'opposer un mode de déplacement à un autre, mais bien de tous les articuler dans un système cohérent qui privilégie les plus durables d'entre eux. À cet effet, le SCoT affiche l'ambition résolue de promouvoir un aménagement du territoire, une programmation et un système d'acteurs qui

favorisent les modes de déplacements durables pour contester l'hégémonie de la voiture, sans en condamner l'usage raisonné. En ce sens, il porte les ambitions d'un réel urbanisme des mobilités.

Le projet répond pleinement à cet objectif en proposant une nouvelle offre de transports 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 parkings relais au droit des terminus de la ligne 2 de tramway (La Riche et Chambray-lès-Tours) permettant les pratiques intermodales.

Il s'intègre par ailleurs sur les corridors de transports collectifs interurbains structurants déjà identifiés dans le SCoT. La définition du projet a également tenu compte du réseau de transport existant, afin de proposer une offre de transport adaptée à la demande du territoire. Le réseau de bus sera restructuré lors de la mise en service du projet.

18.2) La Papoterie : est-il normal de réaliser un parking sur une zone agricole qui, de plus, est cultivée ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les parcelles susceptibles d'accueillir le futur parking relais de la Papoterie sont classées en zone Ap (espaces agricoles dans lesquels aucune construction nouvelle n'est autorisée). Néanmoins, ce classement n'interdit pas de réaliser ledit parking sur ces parcelles agricoles, car le projet Lignes2tram entre dans l'un des cas d'exception à l'interdiction de réaliser une nouvelle construction.

En effet, les dispositions du paragraphe A-Article 2 permettent la construction d'installations d'intérêt collectif, et dont le fonctionnement justifie leur présence dans la zone. En l'espèce, le projet de création du parking relais desservant le terminus de la ligne 2 du tramway à Chambray-lès-Tours constitue bien une installation nécessaire au service public des transports en commun en site propre. Dans ces conditions, la localisation de ce parking se trouve pleinement justifiée du fait de sa complémentarité avec le terminus du tramway à Chambray-lès-Tours dont elle est un accessoire indispensable au stationnement des usagers.

18.3) Comment démontrez-vous que le projet est compatible avec le SRADDET ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'analyse de la compatibilité du projet Lignes2tram avec le SRADDET a été faite dans le cadre de l'étude d'impact du projet. La démonstration détaillée de cette compatibilité figure dans la pièce G5_Etude d'impact Partie 5 aux pages n°449 à 454.

19) Concernant le SERM

Comment vont s'articuler le SERM et le projet de ligne 2 ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet SERM est porté par la Région Centre Val de Loire, Tours Métropole Val de Loire et le Syndicat des Mobilités de Touraine sur le périmètre du département d'Indre-et-Loire, de la Communauté de Communes de Saumur et de Blois. Des études prospectives sont actuellement menées en cohérence et en complément du projet Lignes2tram, notamment au travers de pôles d'échanges multimodaux

(tramway, vélo, car, train, voiture, etc.). Ces études permettront de définir les objectifs et projets dans un calendrier précis et de préciser le financement.

Les deux projets, très complémentaires, permettront une desserte et un maillage fin du territoire. Ils participeront ainsi à l'amélioration des liaisons entre le territoire métropolitain et extra métropolitain.

20) Concerne les conséquences du projet sur les résidences de Tours Habitat (n°1261)

20.1) Tours Habitat, qui déclare être en contact avec Transamo, a envoyé un dossier de 100 pages, accompagné d'un courrier dont les thématiques sont brièvement relatées ci-après :

- Impact du tracé du BHNS sur le projet du renouvellement urbain du quartier Sanitas et les résidents de Tours Habitat ;
- Interrogations sur les liaisons piétonnes, l'alignement des arbres sur le tronçon de l'avenue du Général de Gaulle ;
- Relève plusieurs points de vigilance : accès aux halls des résidences, maintien de l'accessibilité des véhicules de secours, suppression de 128 places de stationnement, déplacement des PAV ;
- Veillera à la compatibilité de l'aménagement des espaces publics impactés par le BHNS, avec la résidentialisation dont les travaux auront lieu en 2025-2026 ;
- Impact du tracé de la ligne 2 rue d'Entraigues et boulevard Tonnellé, le secteur Hélène Boucher, Les Fontaines et secteur Mme de Grignan.

La réponse du Maître d'Ouvrage s'articule selon les items cités ci-dessus.

0) Concernant les impacts généraux au regard du projet NPNRU du Sanitas

Trois impacts généraux sont développés par Tour(s) Habitat.

- 0.1) La suppression de 150 stationnements résidentiels très utilisés non compensés, qui occasionnerait une gêne importante pour les riverains.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

De nouvelles études sont actuellement menées, afin de restituer un nombre plus important de places de stationnement dans le cadre du projet.

Il convient de rappeler que la pression est très forte sur le stationnement dans le quartier, ces derniers n'étant pas seulement utilisés par les habitants du quartier, et qu'une réflexion plus large est en cours par la ville de Tours, afin de proposer des solutions en faveur des habitants du quartier.

- 0.2) Le risque de barrière urbaine entre Nord et Sud du quartier, au vu de la largeur projetée du boulevard, alors que certaines activités seront déplacées au Nord par le NPNRU.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

De nouvelles études sont actuellement menées afin de restituer un nombre plus important de places de stationnement dans le cadre du projet, et pour limiter l'effet de barrière urbaine, en ne positionnant les voies bus qu'au niveau des secteurs les plus congestionnés.

0.3) La création de voies bus dédiées en parallèle de voies non congestionnées actuellement, accentuant l'imperméabilisation des sols, pour un gain de temps réel semblant réduit.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Sur l'avenue de Gaulle, le projet désimperméabilise par rapport à la situation existante (où la majorité des espaces publics sont revêtus d'enrobé imperméable).

Par ailleurs, les données d'exploitation des bus empruntant sur l'avenue de Gaulle révèlent que ceux-ci sont fréquemment perturbés aux heures de pointe en direction de l'Est (secteur Rotonde) et de l'Ouest (au niveau des carrefours avec le tramway, dont Liberté).

0.4) Sur l'avis du MOE urbain

Réponse du Maître d'Ouvrage :

De nouvelles études sont actuellement menées, afin de restituer un nombre plus important de places de stationnement dans le cadre du projet, et pour limiter l'effet de barrière urbaine, en ne positionnant les voies bus qu'au niveau des secteurs les plus congestionnés. La réduction des traversées piétonnes au niveau de la place Saint-Paul sera étudiée. Les dernières rampes réalisées par Tour(s) Habitat sont bien considérées dans le projet.

1) Concernant les points de vigilance pour les résidences Tours Habitat – pour le secteur 1 (Saint Lazare – de Lattre de Tassigny)

1.1) Maintien des accès aux halls : veiller à maintenir les accès aux halls du bâtiment 50 (notamment PMR).

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'accès aux halls sera maintenu.

1.2) Maintien de l'accessibilité pompiers aux résidences de TH : veiller à ce que les nouveaux aménagements ne portent pas atteinte à l'accessibilité des secours.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'espace piétons/cycles permet l'accès des véhicules de secours. La coordination avec le SDIS lors des phases ultérieures permettra de le garantir.

1.3) Maintien de l'offre de stationnement existant : retrouver les 27 places de stationnement supprimées devant le bâtiment 50.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'aménagement retenu sur l'espace public avec la replantation d'arbres et la mise en place de voie bus ne prévoit pas le maintien des places de stationnement.

1.4) Prise en compte des projets de résidentialisation.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Sans objet sur ce secteur.

1.5) PAVE : veiller à ce que le (re)positionnement des PAVE reste adapté pour les usagers de TH (distance acceptable).

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'emplacement des PAVE ne sera pas modifié sur ce secteur, ces derniers étant bien positionnés.

2) Concernant les points de vigilance pour les résidences Tours Habitat – pour le secteur 2 (de Lattre de Tassigny – ouvrage SNCF)

2.1) Maintien des accès aux halls : veiller à maintenir les accès aux halls du bâtiment 33, 51, 52, 34, 23 (notamment PMR).

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'accès aux halls sera maintenu.

2.2) Maintien de l'accessibilité pompiers aux résidences de TH : veiller à ce que les nouveaux aménagements ne portent pas atteinte à l'accessibilité des secours.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Ce point sera étudié dans le cadre de nouvelles études sur ce secteur (permettant aussi d'augmenter le stationnement et de diminuer les coupures urbaines), en coordination avec le SDIS.

2.3) Maintien de l'offre de stationnement existant : retrouver les 26 places de stationnement supprimées au Nord (devant les bâtiments 52, 51 et 33). Retrouver les 36 places de stationnement supprimées au Nord (devant les bâtiments 34 et 23).

Réponse du Maître d'Ouvrage :

De nouvelles études sont actuellement menées afin de restituer un nombre plus important de places de stationnement dans le cadre du projet, et pour limiter l'effet de barrière urbaine, en ne positionnant les voies bus qu'au niveau des secteurs les plus congestionnés. Il n'est pas certain que les 26 places existantes soient conservées, l'aménagement retenu sera un compromis à trouver entre les enjeux urbains, de transports et fonctionnels, et fera l'objet de discussion avec les services concernés.

2.4) Prise en compte des projets de résidentialisation : veiller à prendre en compte les projets de résidentialisation sur les résidences 34, 22, 23, 24 et 25.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La coordination avec Tours Habitat continuera d'être mise en œuvre afin de garantir la cohérence des projets, à la suite des reprises d'études sur ce secteur.

2.5) PAVE : veiller à ce que le (re)positionnement des PAVE reste adapté pour les usagers de TH (distance acceptable).

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La réflexion sur l'emplacement des PAVE est intégrée dans les nouvelles études sur ce secteur.

3) Concernant les points de vigilance pour les résidences Tours Habitat – pour le secteur 3 (ouvrage SNCF – mail du Petit Prince)

3.1) Maintien des accès aux halls : modification du profil du trottoir.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Côté Sud, le projet sera adapté afin d'être cohérent avec le projet de Tours Habitat. Côté Nord, l'accès aux halls sera maintenu.

3.2) Maintien de l'accessibilité pompiers aux résidences de TH : veiller à ce que les nouveaux aménagements ne portent pas atteinte à l'accessibilité des secours.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'espace piétons/cycles permet l'accès des véhicules de secours. La coordination avec le SDIS lors des phases ultérieures permettra de le garantir.

3.3) Maintien de l'offre de stationnement existant : retrouver les 12 places de stationnement supprimées devant le bâtiment 01. Retrouver les 11 places de stationnement supprimées devant le bâtiment 2.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'aménagement retenu sur l'espace public avec la replantation d'arbres et la mise en place de voie bus prévoit la diminution du nombre de places de stationnement.

3.4) Prise en compte des projets de résidentialisation : veiller à prendre en compte les projets de résidentialisation sur la résidence 01.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La coordination avec Tours Habitat continuera d'être mise en œuvre afin de garantir la cohérence des projets, dans les phases ultérieures du projet. Les projets sont compatibles à ce stade.

3.5) PAVE : veiller à ce que le (re)positionnement des PAVE reste adapté pour les usagers de TH (distance acceptable).

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'emplacement des PAVE sera déplacé sur des positions adaptées aux usagers de Tours Habitat.

4) Concernant les points de vigilance pour les résidences Tours Habitat – résidences rue d'Entraigues

4.1) Page 4 : sens de circulation sur la rue d'Entraigues ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La rue d'Entraigues autorisera la circulation dans le sens :

- Est vers Ouest uniquement pour les véhicules,
- Dans les deux sens pour les cycles.

4.2) Page 8 : cession du terrain de la parcelle ER582, TOURS HABITAT souhaite conserver une bande de foncier autour du bâti. Les passages des réseaux sur domaine privé sont-ils pris en compte ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les questions relatives à l'acquisition de la parcelle ER82, nécessaire à la réalisation des aménagements urbains attenants au corridor tramway, sont échangées directement avec Tours Habitat dans les réunions portant spécifiquement sur ce sujet. Les sujets réseaux sont bien intégrés au projet : le projet réalise la synthèse des réseaux et les concessionnaires gardent la maîtrise d'ouvrage de la réalisation des dévoiements des réseaux (y compris branchements associés).

Il est prévu au projet un réaménagement des bandes vertes rue d'Entraigues. La propriété peut être laissée à Tours Habitat. Les prochains échanges permettront de finaliser ces sujets.

4.3) Page 9 : virage au niveau du carrefour Entraigues/Tonnellé, avec terre-plein central ? Localisation des poteaux supports des "LAC". Les passages des réseaux sont-ils pris en compte ? Impacts sur les bâtiments pendant les travaux ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il n'y a pas de terre-plein dans le virage à proprement parler, mais il existe un terre-plein entre la voie bus Sud > Nord et la voie de circulation Nord>Sud au sein du carrefour. Les mâts LAC se trouvent de part et d'autre de la plateforme tramway (ces éléments sont représentés sur les plans d'aménagements présents dans le dossier d'enquête publique, ainsi que dans les plans transmis à Tours Habitat dans le cadre des échanges réguliers).

La synthèse des réseaux est réalisée sur l'ensemble du projet, les réseaux sont donc pris en compte dans la conception du projet.

Il n'est pas prévu d'agir sur les bâtiments lors de la réalisation des travaux, et des préconisations en phase chantier sont mises en œuvre pour que les méthodes d'intervention ne génèrent aucun impact sur les bâtiments riverains. Des constats d'huissiers seront réalisés avant tout travaux.

4.4) Page 10 : accès au cœur de la résidence Tonnellé ? Les véhicules circulant sur les boulevards Tonnellé, en direction du Nord, pourront-ils emprunter la rue d'Entraigues ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'accès au cœur de la résidence sera possible depuis l'accès existant rue Richer. Dans le cadre des échanges en cours, la demande de Tours Habitat d'améliorer cet accès est en cours d'études.

Les véhicules venant de Tonnellé Sud ne pourront pas tourner à gauche vers la rue d'Entraigues.

4.5) Page 12 : quartier avec un déficit actuel de stationnement. Gestion des livraisons pour les commerces du boulevard Tonnellé ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les échanges sur les contraintes de livraisons ont eu lieu avec les acteurs concernés (commerçants et service commerce de la ville de Tours) et des places de livraison ont été prévues au projet en conséquence sur les voies transversales (rue Richer et rue de Beaumont).

5) Concernant les points de vigilance pour les résidences Tours Habitat – résidences rues Michel Baugé et Capitaine Pougnon, et ZAC des Casernes

5.1) Page 19 : quelle gestion pour TOURS HABITAT des places sur le domaine privé de la résidence Merlusine ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les accès évoqués par TOURS HABITAT sont en dehors du périmètre d'intervention du projet. Les aménagements du projet ne contreviennent pas à la bonne utilisation de ces accès.

5.2) Page 21 : lot C03 ZAC des Casernes - prise en compte par le projet L2T de commerces en RdC ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Un travail partenarial a été mené avec l'aménageur de la ZAC des Casernes, pour l'implantation de la plateforme tramway en cohérence avec les aménagements et projets futurs de construction au sein de la ZAC (on rappellera également que les aménagements urbains au sein de la ZAC ne sont pas sous la maîtrise d'ouvrage du projet du SMT).

De plus, ce travail de traitement des interfaces entre les projets est antérieur au dépôt des permis de construire des lots évoqués, qui ont fait l'objet d'un avis par les équipes techniques du projet : il n'y a donc pas de sujet d'interfaces requérant l'adaptation du projet, le lot C03 ayant été conçu en connaissance du projet tramway et devant respecter l'avis émis par le Syndicat des Mobilités de Touraine.

6) Concernant les points de vigilance pour les résidences Tours Habitat – place de la Liberté et avenue de Grammont

6.1) Page 24 : comment atteindre l'avenue de Grammont ou le boulevard Général de Gaulle, depuis le boulevard Jean Royer ? Le tracé par la rue d'Amboise sera-t-il maintenu ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Pour atteindre l'avenue Grammont ou l'avenue du Général de Gaulle depuis le boulevard Jean Royer, il faudra passer par les rues Febvotte > Henri Martin > Jules Ferry.

La rue d'Amboise restera accessible depuis le boulevard Jean Royer en provenance de la place de la Liberté. Depuis l'Ouest, la rue d'Amboise sera accessible depuis la rue de Boisdénier. En effet, du fait de la mise en site propre de la plateforme au droit des casernes dans le sens Ouest vers l'Est, cette rue ne sera plus accessible depuis le boulevard Jean Royer en provenance de l'Ouest.

6.2) Page 26 : contre-allées de l'avenue de Grammont - gestion des livraisons des commerces ? Stationnement résidentiel ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le stationnement actuellement présent sur les contre-allées de l'avenue Grammont est du stationnement public, il n'est pas résidentiel.

Les commerces disposeront d'aires de livraison dans les rues transversales, notamment au niveau de la rue du Sanitas. Également, deux places de livraisons seront réalisées, une de chaque côté de l'avenue Grammont (au niveau du 165 avenue Grammont, et du 148 avenue Grammont).

7) Concernant les points de vigilance pour les résidences Tours Habitat – avenue Mozart

7.1) Page 28 : acquisition parcelle CZ 495 - Quel impact en termes de voirie et places de stationnement de l'emprise du projet ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet impacte 12 places de stationnement sur la parcelle CZ495 qui sera acquise auprès de Tours Habitat, ces places seront supprimées. La voirie sera en revanche maintenue, il n'y aura donc pas de sujet de desserte des stationnements et voies situées côté bâtiment (côté Est).

7.2) Page 29 : nouvelles voies sur l'emplacement de l'alignement des arbres + parking ? Les stationnements rue et place Charles Garnier sont-ils impactés ? Suppression ? Où et combien ? Restitutions ? Où et combien ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il n'est pas prévu d'implanter des nouveaux stationnements publics sur l'avenue Mozart. En plus de l'impact sur la parcelle CZ495 (voir réponse question 7.1), la partie Nord de la rue Charles Garnier sera utilisée par le projet pour la restitution des fonctionnalités urbaines (trottoirs, plantations, piste cyclable). Les 37 places de stationnement public situées côté Ouest seront supprimées.

7.3) Page 34 : suppression de places de stationnement place Goya ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La place Goya n'est pas dans le périmètre d'intervention du projet, il n'y a donc pas de suppression de stationnement sur cette place.

8) Concernant les points de vigilance pour les résidences Tours Habitat –avenue de l'Alouette et allée Madame de Grignat

8.1) Page 39 : murs de l'Alouette - sur quelle portion ? Quelle hauteur ? Entretien géré par qui sur le nouveau mur ? Sur les murs conservés, qui gère l'entretien ? Quelle responsabilité si travaux de renforcement ? (Etanchéité)

Espaces verts - conservation du cèdre ? Il n'est pas représenté sur le plan. Conservation des massifs en pied de murs gabion ? Végétalisation conservée des murs ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

À la suite des évolutions du projet et au choix d'insérer une vélorue dans la descente de l'avenue de l'Alouette, les murs en gabion ne seront pas démolis. Dès lors, les modalités d'entretien et de propriété existantes sont maintenues. Il est prévu que l'enherbement existant soit maintenu.

Le cèdre situé au droit du bâtiment en R+4 est maintenu, cet arbre est en dehors du périmètre d'intervention du projet.

8.2) Page 40 : cheminement PMR sur allée Madame de Grignan ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les cheminements piétons projetés le long de l'allée Madame de Grignan seront PMR. Il est prévu un trottoir de 2.2m de largeur côté Ouest et un trottoir de 1.92m minimum côté Est.

9) Concernant les points de vigilance pour les résidences Tours Habitat –généralités

9.1) Page 41 : quel type d'ancrage est envisagé devant les résidences de TOURS HABITAT ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'ensemble de la Ligne Aérienne de Contact sera supporté par des mâts (il n'y a aucun ancrage en façade prévu au projet).

C. PROBLEMATIQUES LE LONG DU TRACE

21) Concernant l'arrivée à La Riche par la route de Saint-Genouph

21.1) Comment s'organisera la circulation en arrivant à La Riche par la route de Saint- Genouph, puisqu'il ne sera plus possible de passer, comme actuellement, sous le pont rocade/VF ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Pour rejoindre le centre-ville de La Riche depuis la route de Saint-Genouph, il faudra emprunter une voie nouvelle qui sera créée par le projet au droit du terminus tramway et qui fera la liaison entre la route de Saint-Genouph et les giratoires d'accès à la RD37 (périphérique) situés plus au Nord.

Ainsi, il faudra emprunter :

- Route de Saint-Genouph,
- Voie nouvelle créée par le projet tramway,
- Avenue Proudhon,
- Rue de la Mairie.

21.2) Est-ce que la piste cyclable unidirectionnelle sous les 2 ponts sera maintenue ? Le cas échéant, y aura-t-il une piste cyclable bidirectionnelle et un trottoir séparé ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les circulations cyclables sous les ouvrages seront maintenues via la création d'une voie verte de 3m minimum au Sud de la plateforme tramway. Il n'y aura donc pas de piste cyclable bidirectionnelle et un trottoir séparé sous les deux ouvrages.

Un trottoir sera aménagé au Nord et une voie verte pour les piétons et les cyclistes au Sud.

La mise en place des circulations cycles côté Sud permet notamment de faire la liaison avec la route de Saint-Genouph, sans croiser les voies du tramway avec un angle sécuritaire à l'Ouest des ouvrages.

22) Concernant le tronçon parc relais La Riche – place de la Liberté

22.1) Pour se rendre en centre-ville de Tours depuis La Riche, il faudra changer de tramway à Charcot (rupture de charge) et prendre la ligne 1. Quel sera l'intérêt de prendre le tramway, soit un trajet estimé à 25', alors qu'un BHNS direct avec une voie dédiée y serait en 15' ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Pour aller de La Riche au centre-ville de Tours, le passage par le boulevard Béranger est certes plus direct, mais rendu impossible compte-tenu des contraintes techniques et patrimoniales liées à la présence des platanes, comme cela est expliqué dans le dossier d'enquête publique (Pièce E - Notice explicative). Concernant le mode, il n'est pas possible de remplacer un tramway par un BHNS, ce dernier n'offrant pas suffisamment de capacité.

22.2) Est-ce que la ligne 15 qui traverse La Riche jusqu'au centre-ville de Tours sera maintenue ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le réseau Fil Bleu intégrant la ligne 2 de tramway prévoit qu'une ligne de bus urbaine traverse La Riche centre par la rue de la Mairie, pour rejoindre ensuite la place Jean Jaurès à Tours centre,

notamment pour maintenir une liaison directe depuis les quartiers de La Riche vers le collège Lamartine et le lycée Balzac (établissements d'affection des habitants de la commune), mais aussi pour maintenir une desserte en liaison directe à la place Jean Jaurès et à la Gare, depuis les quartiers Preuilly, Lamartine et Béranger.

22.3) Quel est l'avenir de la ligne 3a/b ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

En accompagnement de la mise en service de la ligne 2 de tramway, le SMT prévoit une restructuration du réseau de bus. Les dessertes assurées actuellement avec les lignes 3A et 3B seront reprises par d'autres lignes de bus, dont les fréquences seront dimensionnées en fonction des besoins identifiés sur les différents secteurs.

23) Concernant les expropriations rue de la Mairie à La Riche

23.1) Comment sont déterminés les prix pour les expropriations ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Dans le cadre des expropriations, le prix de l'indemnité sera déterminé conformément aux dispositions en vigueur du Code de l'expropriation (articles L.311-1 et suivants et R.311-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique).

23.2) Pourquoi faut-il exproprier l'ensemble des parcelles AP419 et 420, sur lesquelles se trouvent respectivement 8 et 9 garages ? Par ailleurs, 6 des 9 garages construits sur la parcelle AP420 se trouvent mitoyens d'une maison qui ne va pas être démolie, dont l'entrée est au 126 bis rue de la Mairie, ce qui rajoute de l'incompréhension.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les parcelles AP 419 et AP 420 formant une unité foncière, le dossier parcellaire intègre l'ensemble des garages localisés sur cette unité foncière.

Nous précisons qu'au stade actuel des études, seuls les 4 premiers garages de chaque rangée sont directement impactés par le projet. Toutefois, le SMT mène des négociations sur l'ensemble des garages, car leur acquisition (amiable) permettrait de restituer des fonctionnalités (accès, installations de chantier, stationnements...).

23.3) L'expropriation de l'ensemble de ces parcelles n'est pas cohérente avec la figure 101 de la pièce M3a, où il apparaît clairement qu'une partie des garages est préservée. Qu'en est-il exactement ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Seuls les 4 premiers garages de chacune des 2 parcelles sont directement impactés par le projet, et ont vocation à être démolis. Les autres garages font actuellement l'objet de négociations amiables par le SMT. Ils se trouvent donc en dehors du périmètre concerné par le périmètre de la DUP.

23.4) Quel est le bénéfice réel pour le projet de ligne du tramway de l'expropriation de la totalité de certaines parcelles (exemples : AP 419, AP 420, AP 339, AP 435) ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les acquisitions amiables sont liées aux accords avec les propriétaires qui peuvent décider de vendre, soit la totalité du bien, soit la partie nécessaire au projet. Pour le SMT, les emprises complémentaires permettent de restituer des fonctionnalités. Pour les parcelles AP 419 et AP 420 : seuls les 4 premiers garages de chacune des 2 parcelles sont directement impactés par le projet et ont vocation à être démolis. Les autres garages font actuellement l'objet de négociations amiables par le SMT.

Pour les parcelles AP 339 et AP 85 : elles constituent une unité foncière pour laquelle la AP 339 est l'accessoire de la parcelle AP 85.

Pour la AP 435 : l'ensemble des garages a vocation à être démoli pour libérer de l'espace au projet et à la restitution de fonctionnalités urbaines.

En revanche, les expropriations concerneront uniquement les emprises indispensables à la réalisation du projet.

23.5) Que vont devenir les « restes » des parcelles expropriées, qui ne correspondent pas à l'emprunte réelle du tramway (exemples : AP 419, AP 420, AP 339, AP 435) ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

A ce jour, les emprises résiduelles permettent d'envisager des restitutions de fonctionnalités supprimées par le projet (accès riverains, échanges de garages, installations de chantiers...). Ces espaces participeront également aux requalifications des abords des espaces publics du projet.

23.6) Pouvez-vous assurer que les « restes » de ces parcelles ne vont pas bénéficier à des promoteurs pour des opérations immobilières, par exemple ? En d'autres termes, pouvez-vous nous assurer que l'on ne profite pas de l'arrivée du tramway, et donc de la déclaration d'utilité publique, pour faire des réaménagements qui n'ont rien à voir avec le tramway et qui lèseront les expropriés ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Dans le cadre de l'expropriation, le maître d'ouvrage se porte acquéreur uniquement des emprises nécessaires au projet.

Les emprises accessoires (exemple : jardin) serviront ensuite à la requalification des abords de l'espace public.

24) Concernant les expropriations avenue Pierre Mendès France

Pourquoi exproprier alors que l'avenue est très large ? Il semble qu'il soit possible de faire passer le tram et les voitures sur des avenues ou boulevards moins larges, comme à Tours Nord par exemple, sans exproprier.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les besoins d'acquisitions sur l'avenue Pierre Mendès France (sur sa portion située entre la rue des Hautes Marches et la rue du Plessis) sont liés à la restitution des fonctionnalités urbaines, ces

fonctionnalités devant intégrer : 2 trottoirs, une piste cyclable bidirectionnelle de 3 mètres, un double sens de circulation générale, la plateforme tramway.

Par ailleurs, les contraintes en amont et en aval de cette section ont imposé, dans la conception, un positionnement de la plateforme tramway de façon latérale. La cohérence avec les aménagements urbains en amont et en aval, nécessite l'acquisition de fonds de jardins, dont la surface a été réduite au strict minimum nécessaire.

25) Concernant la rue d'Entraigues

Les arbres de la rue d'Entraigues, au droit du Jardin Botanique, ont été identifiés comme un habitat de différents types de chauve-souris, dont l'espèce classifiée « vulnérable » des noctules. Le Jardin Botanique contigu, ainsi que les bâtiments, pourraient offrir un habitat de secours. Néanmoins, quelles sont les mesures prises pour empêcher la déstabilisation de la population de noctules ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

17 arbres gîtes potentiels ont en effet été répertoriés lors des inventaires dédiés aux chauves-souris, dont 15 soumis aux abattages.

Parmi ces 15 arbres, 9 présentent des cavités, mais ces dernières sont basses, petites et peu favorables à l'accueil de ces deux chauves-souris.

Pour rappeler l'écologie de ces espèces, la Noctule commune et la Noctule de Leisler utilisent les cavités arboricoles naturelles creusées par les champignons, la foudre, les tempêtes ou les oiseaux. Les gîtes sont habituellement situés entre dix et vingt mètres de haut, jusqu'aux canopées. Les fûts choisis ont un diamètre souvent supérieur à 50cm. Ce sont essentiellement des arbres à feuilles caduques avec une préférence pour les chênes en milieu forestier et les platanes en milieu urbain.

Les arbres ciblés dans la rue d'Entraigues ne sont pas des platanes et ne présentent pas de critères favorisant leur implantation.

Les Noctules colonisent aussi les nichoirs, les coffres de stores, gîtent sous le lambris des toitures, les bardages en bois ou en ardoises recouvrant les façades, s'infiltrant derrière les cloisons en fibrociment. Sur les immeubles modernes, les Noctules se cachent sous les acrotères des corniches ou derrière les murs banchés des habillages des façades, comme sous les ponts et autres ouvrages d'art.

Des immeubles le long de cette rue présentent des potentialités de gîtes par la présence de fissures, acrotères de corniches, dis jointements derrière les habillages de façade, etc.

Ensuite, les inventaires acoustiques attestent bien la présence de ces deux chauves-souris dans ce secteur (point A, rue d'Entraigues). Elles ont été captées lors de chaque session de terrain, pour la chasse et les transits, mais les activités relevées ne sont pas révélatrices de gîtes proches (pas de cris sociaux, pas de forte activité en début de nuit, etc.). Elles exploitent sans doute le Jardin Botanique pour ses proies et évoluent également à plus haute altitude.

Globalement, à l'échelle du projet, les alignements de platanes répartis dans la ville de Tours sont les plus attractifs, notamment ceux en bordure des vallées de la Loire et du Cher, dans le secteur du parc Honoré de Balzac, mais aussi en contexte plus urbanisé, le long des boulevards Béranger et Heurteloup.

En synthèse, les deux Noctules ont bien été captées lors des inventaires acoustiques (en session de chasse et de transit), mais les 9 arbres gîtes potentiels relevés le long de la rue d'Entraigues et concernés par les abattages ne sont pas attractifs par ces chauves-souris (au moment des inventaires). Elles peuvent malgré tout être implantées à proximité, dans d'autres arbres ou dans le bâti.

En tout état de cause, afin de limiter le dérangement, la déstabilisation des populations de ces deux espèces menacées, plusieurs mesures ont été définies :

- ME1 : concernant l'évitement des sites à enjeux environnementaux, dont les alignements de platanes, boisements, etc.,
- ME2 : redéfinition du projet également en ce sens,
- MR3 - MR4 : mise en défense, balisage des secteurs à enjeux et des arbres remarquables notamment en phase travaux,
- MR5 - MR6 : prophylaxie des platanes et préservation des systèmes racinaires en phase terrassement,
- MR8 : adaptation du calendrier, abattage des arbres ciblés en septembre-octobre hors période de reproduction et d'hibernation,
- MR12 : protocole d'abattage des arbres adaptés (bien qu'aucun arbre ne soit favorable aux Noctules),
- MR13 : suivi de la démolition des bâtiments.

26) Concernant le boulevard Tonnellé

26.1) Quel sera le profil en coupe du boulevard avec les différentes circulations (tram, bus, auto, cycle piétons) ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La coupe prévoit d'Ouest en Est :

- Trottoir (avec plantations lorsque possible) => Circulations piétons,
- Voie de circulation générale Nord>Sud => Circulations véhicules et cycles,
- Plateforme tramway minérale => Circulations tramways et bus dans les deux sens,
- Voie de circulation générale Sud>Nord => Circulations véhicules et cycles,
- Trottoirs (avec plantations lorsque possible) => Circulations piétons.

26.2) Est-ce que les cyclistes circuleront sur une voie réservée ou partagée ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Sur le boulevard Tonnellé, les cycles seront insérés dans les voies de circulation avec présence de signalisation horizontale, signifiant la présence des cycles sur ces voies.

Le profil en travers retenu du boulevard Tonnellé ne permet pas la création de pistes cyclables dédiées. La vitesse de circulation sera limitée à 30 km/h.

27) Concernant la place de la Liberté

27.1) Serait-il possible d'aménager une traversée vélo pour ceux qui viennent du Sud vers l'école Buisson Molière, le long du passage piétons ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Une traversée cycles bidirectionnelle de l'avenue de Grammont sera aménagée au Sud de la place de la Liberté.

27.2) Est-il possible d'agrandir le périmètre au niveau de l'avenue du Général de Gaulle, afin de désimperméabiliser le parking existant ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il n'est pas prévu au projet (hors périmètre) la désimperméabilisation du parking de la place Tulasne.

28) Concernant le quartier des Fontaines

28.1) Un contributeur note que certains arbres de la bande centrale de l'avenue Stendhal seront coupés et demande s'il n'existe pas un moyen d'éviter cela ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il n'existe pas de moyen d'éviter ces coupes au regard des fonctionnalités à intégrer côté Sud du mail (tramway + cycles + piétons) : ces arbres étant situés, soit sur l'espace nécessaire à l'insertion de la station tramway, soit en limite de plateforme tramway.

Pour les arbres situés en limite de plateforme tramway, ceux-ci doivent être coupés pour deux raisons :

- Ils entrent dans le gabarit limite d'obstacle du tramway, gabarit qui doit être dégagé de tout obstacle pour la circulation des rames en toute sécurité,
- Les terrassements liés à la plateforme tramway impacteront le système racinaire de ces arbres, et plus particulièrement leur racines charpentières qui leur assure un bon maintien mécanique : un maintien de ces arbres créerait un risque sécuritaire de chute.

28.2) Il existe depuis 50 ans un tunnel sous l'avenue Stendhal entre l'entrée Ouest de la résidence Honoré de Balzac et la rue Vincent d'Indy. Les deux entrées ont été condamnées depuis de nombreuses années, mais le tunnel lui-même n'a jamais été comblé. Est-ce que cela a été pris en compte ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cette information est en cours de vérification car elle n'avait pas été portée à la connaissance du projet dans le cadre des différents échanges qui ont eu lieu lors des études. Une analyse technique de ce sujet sera ensuite menée.

28.3) La « boucle » du quartier des Fontaines compte 3 stations (Piscine du Lac, Mozart, Fontaines) qui, certes, sur la ligne sont distantes de 570 et 597m sur la ligne elle-même, mais dont on peut voir qu'elles se situent dans un rayon inférieur à 200m. Est-il possible de faire évoluer cette configuration par la suppression/déplacement d'une de ces stations ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le positionnement des stations dans le quartier des Fontaines tient compte des pôles d'attractivités de ce dernier.

La station située au Nord du parking relais du Lac permet la desserte des zones habitées situées à proximité comme le quartier de la Belle Fille et les activités tertiaires en face du parking. Elle dessert également, en proximité immédiate, le site de loisirs et la piscine du Lac de Tours.

La station située au droit du centre commercial des Fontaines dessert les habitants situés au Sud, au Nord et à l'Est. Elle est au plus proche des lieux de vie, des commerces et des services.

La station rue de Saussure est située dans la partie Sud du quartier des Fontaines à proximité notamment de la mairie annexe, de la crèche et dessert en son cœur le nouveau quartier en cours de construction.

La suppression de l'une ou l'autre de ces stations aurait des incidences fortes sur la desserte des quartiers et n'offrirait pas à la ligne 2 de tramway le potentiel d'usagers qu'elle offre à travers les positions retenues de ces trois stations.

Il convient également de rappeler que le désenclavement de ce quartier fait partie des objectifs poursuivis à travers le projet. La desserte du quartier par la ligne 2 va dans ce sens et la mise en place de trois stations permet de mettre en œuvre cet objectif.

29) Concernant l'avenue de l'Alouette et l'avenue de Bordeaux

Pourquoi ne pas remplacer la voie verte par une piste cyclable bidirectionnelle séparée par un trottoir, afin de limiter les conflits d'usage ; l'emprise disponible étant suffisante ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le choix d'une voie verte semble tout à fait adapté sur ce secteur, étant donné le contexte arboré le long du bois de Grandmont, et le fait que la voie soit clairement séparée de la circulation automobile. Par ailleurs, les largeurs sont insuffisantes sur certaines sections, pour positionner une piste cyclable bidirectionnelle et un trottoir adjacent, tout en restituant les fonctionnalités de stationnement nécessaires du fait des commerces existants et en proposant des aménagements paysagers.

30) Concernant la sortie de l'autoroute devant la Porte des Arts et la résidence Gallardon

30.1) Est-ce que la sortie d'autoroute sera maintenue ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La sortie de l'autoroute sera maintenue, en entrée et en sortie.

30.2) Y aura-t-il un rond-point ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le carrefour giratoire actuel au niveau du P+R de la Sagerie sera supprimé dans le cadre du projet. En revanche, il sera possible d'effectuer un demi-tour à chaque intersection de l'avenue, rendant accessible l'avenue dans les deux sens pour les riverains.

30.3) Comment s'insérera le trafic depuis la rue Rolland Pillain ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Au niveau de la rue Roland Pilain, un carrefour à feux sera positionné, afin de permettre aux véhicules d'emprunter l'avenue de la République, vers l'Ouest et l'Est.

30.4) Est-ce qu'il y a de la place pour agrandir le parking relais de la Sagerie ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet ne prévoit pas d'agrandir le parking relais de la Sagerie, suffisamment dimensionné.

31) Concerne le croisement de 4 axes : avenue de Bordeaux/avenue de la République/avenue du Grand Sud/avenue du Bois Lopin

31.1) Pour le passage de ce croisement, est-ce que les 2 lignes de tramway seront bien au Nord, ce qui permettrait un meilleur écoulement du trafic routier à cet endroit ? C'est ce qu'on devine sur la vidéo, mais ce n'est pas ce qui figure sur le plan page 73 de la pièce E.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'aménagement retenu est bien celui de la pièce E - page 73 : le carrefour entre l'avenue de Bordeaux et l'avenue de la République représente la jonction entre la plateforme positionnée latéralement par rapport aux voies de circulation (avenue de Bordeaux) et la plateforme positionnée axialement (avenue de la République). Celui-ci permet d'écouler le trafic routier attendu à l'horizon du projet.

31.2) Pourquoi ne pas créer un rond-point à cet endroit ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'aménagement retenu permet d'écouler le trafic routier attendu à horizon du projet. Un rond-point nécessiterait des emprises plus importantes, et donc des impacts fonciers plus forts. La gestion des itinéraires piétons et cyclistes serait plus complexe.

31.3) Pourquoi ne pas mettre l'avenue du Bois Lopin en double sens, pour des raisons de sécurité et de fluidité ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'avenue du Bois Lopin est actuellement à sens unique, le projet restitue donc ce sens. La mise en double sens de l'avenue du Bois Lopin ne fait pas partie du projet. Si une telle solution devait être mise en œuvre, elle viendrait contraindre le carrefour Bordeaux/République, en rajoutant des véhicules supplémentaires.

32) Concernant la station Château Branchoire

32.1) L'association de défense du Hameau de la Cour attire l'attention sur le fait que la circulation avenue de la Branchoire, particulièrement dense aux heures de pointe, rend difficile, pour les usagers, l'entrée et la sortie de la rue de la Barillerie et de l'allée des Bouvreuils et ce, malgré le marquage au sol (damiers) interdisant le stationnement sur ces damiers (interdit irrégulièrement

respecté). Il est demandé que la nouvelle configuration de la voirie, du fait de la construction de la station Château Branchoire, prenne en compte ces difficultés, afin de fluidifier le trafic des véhicules et l'accès aux voies précitées.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet prévoit de restituer la situation existante au débouché des rues Barillerie/Bouvreuil compatible avec le fonctionnement du carrefour.

32.2) Par ailleurs, l'entrée comme la sortie de la rue de la Cour, côté avenue de la République, sont dangereuses pour les usagers qui coupent l'avenue, après y avoir stationné le temps de s'insérer dans la circulation sens rue de la Cour ou sens avenue de la République ou pour accéder au parking des commerces. Il est demandé que l'accès soit rendu plus fluide et davantage sécurisé, réduisant ainsi accrochages et accidents.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Afin de sécuriser le carrefour avec la rue de la Cour, notamment avec la présence du tramway, un carrefour à feux sera mis en place.

33) Concernant La Papoterie

33.1) Combien y aura-t-il de places de parking ? 400 ou 200 comme certains le laissent entendre ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le P+R de la Papoterie comportera 403 places de stationnement, dont 20 places pour les véhicules électriques et 21 places PMR (voir pièce F, chapitre 2).

33.2) Il n'y a qu'une seule entrée/sortie par un rond-point. Comment se fera l'accès à La Papoterie durant les travaux ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'accès à la Maisonnaire de la Papoterie sera maintenu pendant toute la durée des travaux. Pour la réfection des revêtements du giratoire, une organisation spécifique sera mise en place, afin de limiter la gêne aux riverains (intervention de nuit, phasage du carrefour...).

33.3) Comment s'assurer que le quartier de La Papoterie ne devienne pas un second parking du tramway, en raison de sa facilité d'accès et de sa proximité avec le quai ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le parking relais de la Papoterie assurera cette fonction de parking avec un accès direct depuis la route de Loches.

33.4) Est-ce que le rond-point des Barillers sera maintenu ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le carrefour giratoire de la rue des Barillers sera remplacé par un carrefour à feux.

32.5) Comment sera compensée la disparition de la zone humide ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'impact sur la zone humide existante et les mesures de compensations sont décrits dans la pièce G5, §1.3.3.7.

Les mesures de compensation prévoient notamment la remise en prairie de la zone humide non impactée, et la création d'une zone humide sur le secteur de la Papoterie.

33.6) À la suite du morcellement des parcelles 0182AY et 0184AY, pour une surface de 46 851m², il ne restera qu'une surface exploitable d'environ 28 000m² condamnée à devenir une friche ! Est-ce qu'il y aura une clôture du parking pour protéger les terrains voisins du P + R ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Pour protéger les terrains voisins des parkings relais, le projet ne prévoit pas de clôtures, mais des aménagements paysagers. Par ailleurs, les fossés seront autant que possible conservés.

33.7) Pourquoi le projet ne prévoit-il pas de bassin de rétention pour protéger les bois et le plan d'eau adjacents de la pollution par les hydrocarbures engendrés par le P+ R, via les eaux de ruissellement ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les eaux pluviales du parking relais de la Papoterie transiteront vers des noues internes au parking qui assurent une triple fonction :

- Collecte des eaux pluviales tout en améliorant l'infiltration,
- Prétraitement des eaux pluviales,
- Stockage provisoire.

L'ensemble des noues interconnectées transitera vers un bassin de rétention équipé, dans sa partie aval, d'une régulation et d'un prétraitement, avant rejet dans le milieu naturel.

34) Concernant le lotissement de La Papoterie

34.1) Le chemin piétons d'accès à La Papoterie, au droit de l'arrêt « lycée Agricole », emprunté par les cyclistes et les piétons, n'est pas mentionné sur les plans. Est-ce qu'il pourra toujours être utilisé ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le lien avec le chemin piétons existant sera restitué. Des échanges sont en cours avec l'association syndicale.

34.2) Est-il prévu un accès à ce chemin pour les cyclistes, depuis la piste cyclable, et pour les piétons qui se rendront notamment à la station ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Une adaptation effectuée en phase projet a consisté à placer la piste cyclable en arrière de quai bus, au niveau des piétons. Ainsi, piétons et cyclistes du lotissement de la Papoterie accéderont directement à la station lycée Agricole, depuis le chemin existant.

34.3) Tout le long de la route de Loches, il y a actuellement une clôture avec un mur végétal qui atténue les nuisances sonores. Derrière cette haie, il existe un parcours de santé et un sentier botanique. Est-ce que la clôture sera restituée pour éviter les intrusions dans le lotissement ? Y aura-t-il un talus ? Y aura-t-il « re végétalisation » de cette bande ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La clôture sera restituée et le raccordement entre le trottoir/piste cyclable et la parcelle sera effectué via un petit talus. La revégétalisation de cette bande n'est pas prévue, une remise en état après travaux sera réalisée si nécessaire.

34.4) Quelles sont les coupes actuelles et projetées au niveau du lycée Agricole et entre le lycée et le terminus ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

- Au niveau du lycée Agricole

La répartition des fonctions projetée au niveau du lycée Agricole est la suivante :

- Piste cyclable unidirectionnelle en direction de Tours => Circulations cyclistes,
- Trottoir faisant office de quais bus => Circulations piétonnes et espace d'attente voyageurs,
- Voie de circulation générale en direction de Tours => Circulations véhicules légers, bus et poids lourds,
- Quai de station => Espace d'attente voyageurs,
- Plateforme tramway minérale => Circulation tramways dans les deux sens,
- Quai de station => Espace d'attente voyageurs,
- Voie de circulation générale en direction de Loches => Circulations véhicules légers, bus et poids lourds,
- Quai bus => Espace d'attente voyageurs,
- Piste cyclable unidirectionnelle en direction de Loches => Circulations cyclistes,
- Trottoir => Circulations piétonnes,
- Bande d'espaces verts => Espace tampon avec le lycée et infiltration des eaux.

- Au niveau de la route de Loches

La répartition des fonctions projetée au niveau de la route de Loches est la suivante :

- Bande d'espaces verts => Espace tampon avec le lotissement de la Papoterie avec un talus pour se raccorder en altimétrie,
- Piste cyclable unidirectionnelle en direction de Tours => Circulations cyclistes,
- Voie de circulation générale en direction de Tours => Circulations véhicules légers, bus et poids lourds,
- Plateforme tramway minérale => Circulation tramways dans les deux sens,
- Voie de circulation générale en direction de Loches => Circulations véhicules légers, bus et poids lourds,
- Bande d'espace vert => espace planté et infiltration des eaux,
- Piste cyclable unidirectionnelle en direction de Loches => Circulations cyclistes,
- Trottoir => Circulations piétonnes,
- Bande d'espace vert => espace tampon avec le lycée et infiltration des eaux.

34.5) Quelles sont exactement les surfaces à exproprier et à déclasser dans le secteur de La Papoterie ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

On distinguera dans la réponse les surfaces à déclasser et celles à exproprier.

Le détail des surfaces à déclasser est présenté dans le dossier MECDU. Ces surfaces d'EBC à déclasser dans le secteur de la Papoterie sont de 1 268m² (556 + 50 + 96 + 13 + 381 + 172).

Le détail des surfaces à exproprier est présenté dans le dossier parcellaire. Ces surfaces sont sans lien avec celles relatives au déclassement d'une partie de certains EBC. Les surfaces à exproprier dans le secteur de la Papoterie : total de 47 089 m² répartis comme suit : AY-179 (238m²) et AY-182 (41 723m²) et AY-184 (5 128m²).

Un projet de division foncière sera transmis au lotissement (avec piquetage sur site) à la suite de l'intervention d'un géomètre expert.

34.6) Est-il envisagé une piste cyclable séparée sans discontinuité, dans chaque sens de circulation ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Une piste cyclable unidirectionnelle est prévue dans chaque sens de circulation sans discontinuité. Celle-ci, située entre le trottoir et la voirie, est positionnée 10cm au-dessus de la voirie et 5cm en-dessous des piétons. La continuité aux carrefours de cette piste est matérialisée par un revêtement de couleur beige.

34.7) Quelle sera la voirie en sortie de lotissement ? Des feux ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La voirie en sortie de lotissement sera gérée par un carrefour giratoire, comme actuellement.

34.8) Est-ce que le muret en briques et le panneau « La Papoterie » seront conservés ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet ne modifiera ni le muret, ni le panneau. Sur les plans, ils sont situés dans l'espace vert situé à la limite du projet, au niveau de l'entrée du lotissement de la Papoterie.

35) Concernant la circulation au Sud de Tours/Chambray-lès-Tours/Saint-Avertin

35.1) La décision « d'aller chercher » les usagers à La Papoterie ne peut se concevoir sans décision structurante qui conduiront à « rabattre » les usagers de la route vers le parc relais. Quelles sont ces décisions ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le plan de circulation dépend du pouvoir de police du maire et l'aménagement des voies de la compétence de TMVL. Ainsi, les décisions concernant le rabattement sur le parking de la Papoterie

dépendent de ces Collectivités et non du projet. La position du parking relais répond à la nécessité de rabattement. Un jalonnement sera mis en place pour guider et inciter les automobilistes.

35.2) Quelles sont les décisions/actions pour empêcher que le trafic routier soit détourné vers la rue de Cormery, déjà bien saturée à certains moments de la journée ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La réalisation d'un parking relais à La Papoterie vise à favoriser le report modal, et ainsi à éviter que les usagers n'empruntent la rue de Cormery comme itinéraire de substitution à l'avenue de la République, dont la circulation des véhicules sera maintenue.

Par ailleurs, le plan de circulation dépend du pouvoir de police du maire. Il pourra, en cas de constatations de reports incompatibles avec la rue de Cormery, prendre les décisions nécessaires.

35.3) La région CVL vient d'investir 36 M€ pour la rénovation de la ligne SNCF Tours-Loches, afin de favoriser l'utilisation du train pour les personnes/travailleurs en provenance du Sud de Tours, notamment du Lochois. N'y a-t-il pas une incohérence à vouloir également « capter » cette même population à La Papoterie ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le tramway propose une maille de desserte plus fine que le train. Ainsi, il n'y a pas de concurrence entre ces deux modes de transport.

36) Concernant la circulation et notamment celle du BHNS, rue Mirabeau

Y aura-t-il une piste cyclable qui reliera La Papoterie et le hameau du Grand Porteau ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La limite du projet s'arrête au niveau du P+R de La Papoterie. La création d'une piste cyclable entre La Papoterie et le hameau du Grand Porteau ne fait pas partie du projet.

37) Concernant la circulation et notamment celle du BHNS, rue Mirabeau

37.1) Pour le BHNS, à la suite des nombreux accidents impliquant des voitures au Sud du pont Mirabeau, est-il possible de revoir la géométrie du carrefour ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le carrefour au Sud du pont Mirabeau sera très peu modifié par le projet. Les aménagements sont présentés en pièce E, page 85.

37.2) En outre, pour le rond-point de la Rotonde, est-il envisageable de créer des traversées piétonnes et cycles surélevées, comme c'est le cas au rond-point Saint-Sauveur ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Concernant le giratoire de la Rotonde, un giratoire à la hollandaise avec piste cyclable circulaire est envisagé. Cependant, il n'est pas prévu de traversée dénivelée, dans la mesure où celle-ci nuirait à la vitesse et au confort des bus.

37.3) La chaussée actuelle de la rue Mirabeau ne sera pas redimensionnée. Avec un tel trafic de bus (> à 500 /jour) et au vu de l'état de déformation actuel de la chaussée, il semblerait que la structure de celle-ci ne soit pas dimensionnée pour recevoir un tel trafic, les déformations du corps de chaussée générant des vibrations dans les habitations au passage des bus.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Concernant la rue Mirabeau, les aménagements envisagés dans le cadre du projet sont prévus au niveau des stations uniquement. Les réfections de chaussée existantes relèvent de travaux d'entretien/réparation. Certains travaux sont d'ores et déjà programmés en 2025.

37.4) Est-ce que chaussée sera refaite ? Si oui, y aura-t-il un revêtement anti-bruit ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Concernant la rue Mirabeau, les aménagements envisagés dans le cadre du projet sont prévus au niveau des stations uniquement. Les réfections de chaussée existantes relèvent de travaux d'entretien/réparation. Certains travaux sont d'ores et déjà programmés en 2025. La mise en œuvre d'enrobé acoustique n'est pas recommandée en milieu urbain, en raison de la pérennité et la maintenabilité de ce type de matériau. Il convient de rappeler qu'à compter du 1^{er} janvier 2025, la majorité des axes de la ville de Tours aura une vitesse limitée à 30 km/h, ce qui participera à la réduction de bruit émis par le trafic.

Est-il envisagé ?

37.5) De dévier camions et bus qui n'ont pas d'arrêt dans la rue (Fil Vert et Rémi) ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Concernant la rue Mirabeau, les aménagements envisagés dans le cadre du projet sont prévus au niveau des stations uniquement. En conséquence il n'est pas prévu de dévier camions et bus dans le cadre du projet.

37.6) De réduire la vitesse de circulation dans la rue à 30 km/h ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il est prévu de réduire la vitesse de circulation dans la rue à 30 km/h à partir du 1^{er} janvier 2025.

37.7) Un site propre dans une direction ? Dans les deux sens de circulation ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La mise en place de voies en site propre pour le BHNS sur la rue Mirabeau aurait impliqué l'abattage des arbres. Il a été décidé de conserver les arbres et de positionner le BHNS dans les voies de circulation.

38) Concernant le centre de maintenance

38.1) Pourquoi ne pas avoir fait un 2^{ème} centre de maintenance au Sud, pour éviter la paralysie du trafic, si un nouvel accident sur un pont venait à se reproduire, du type de celui qui a vu l'effondrement du pont Wilson en 1978 ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le centre de maintenance de la ligne A a été spécialement conçu pour s'adapter à 2 lignes de tramway. Par ailleurs, le pont Wilson comme les autres ponts de TMVL font l'objet de surveillances.

38.2) Chaque jour, les trams de la ligne 2 partiront du centre de maintenance pour rejoindre leur tracé à partir de la station Charcot, place de la Liberté ; idem le soir pour rentrer au centre de maintenance. Est-ce qu'ils rouleront à vide sur cette partie de la ligne A ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La première rame sera injectée en direction du terminus Papoterie en mission commerciale "Ligne A" depuis Vaucanson, permettant de ne pas voyager à vide et de débiter un service commercial "Ligne 2" (dans les deux sens) dès 5h30.

38.3) Compte tenu de la possible saturation du centre de maintenance, comment sera envisagée la maintenance de la ligne 3 ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Pour la troisième ligne de tramway, un deuxième centre de maintenance devra être construit.

39) Concernant les parcs relais

39.1) Est-ce que les parcs relais sont bien dimensionnés ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le dimensionnement des parkings relais tient compte des disponibilités foncières et des contraintes environnementales. Ils sont donc dimensionnés de manière à répondre aux contraintes citées ci-avant tout en répondant aux besoins de rabattement et d'intermodalités.

39.2) Quel sont les taux d'occupation espérés P+R Bords de Loire ? du P+R du Lac, du P+R de la Sagerie, du P+R de la Papoterie ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les P+R ont vocation à favoriser le rabattement des véhicules particuliers vers le tramway, ainsi que l'intermodalité avec les modes doux, puisqu'ils accueillent des stationnements vélos. Le SMT attend les mêmes taux de fréquentation que pour les parkings relais de la ligne 1.

Exemple 2023 :

- Jean Monnet = 19 119 entrées pour 261 places
- Vaucanson = 35 318 entrées pour 282 places

39.3) Est-ce qu'il y aura des emplacements pour les vélos ? De quels types ? Seront-ils sécurisés ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les deux parkings relais créés (P+R Bords de Loire et P+R de la Papoterie) comprendront des abris vélos sécurisés. Le nombre de places et le type d'abris sont présentés en page 70 de la pièce Caractéristiques des ouvrages les plus importants (pièce F), et en page 147 de la pièce Présentation du projet (pièce G4). Le projet ne prévoit pas d'ajouter d'abris vélos sécurisés dans les P+R existants (P+R du Lac et P+R de la Sagerie).

Enfin, des arceaux vélos seront positionnés le long de la ligne 2 de tramway, notamment à proximité des stations.

39.4) Y aura-t-il des toilettes dans les parcs relais ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il n'est pas prévu de WC sur les parkings relais.

D. QUESTIONS CONCERNANT DES POINTS PARTICULIERS SUR L'ITINERAIRE

40) Concernant le 126 bis, rue de la Mairie à La Riche (n° 540 et 541)

Le sujet évoqué dans la partie qui suit fait l'objet des contributions 540 et 541 déposées sur le registre numérique, et d'une lettre avec AR adressée par Maître Isabelle Robert-Védie (avocate de Monsieur Guerraoui et de Madame Ghez) ; documents auxquels on pourra utilement se référer.

De ces documents la Commission tire les questions suivantes :

40.1) Concernant spécifiquement l'expropriation de la parcelle AP846 qui a une géométrie particulière, n'y a-t-il pas une erreur, car l'expropriation entraînerait la démolition du mur Nord de la maison construite principalement sur la parcelle AP847, non expropriée, et donc entraînerait la perte de jouissance et de l'utilisation de la propriété ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il n'est pas prévu de démolir, même partiellement, la maison d'habitation située sur la parcelle AP847 : le projet ne démolit pas le mur Nord de cette habitation. Il n'y a pas d'impact bâti sur cette parcelle, dont la future limite d'emprise se positionnera le long de la parcelle AP 845.

40.2) Quel est l'intérêt d'exproprier la totalité de la parcelle AP 846 qui constitue le seul accès à la maison enclavée construite sur la parcelle AP847 ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'acquisition de la partie non bâtie de la parcelle AP846 est nécessaire pour permettre l'insertion de la ligne de tramway et des fonctionnalités urbaines associées dans la rue de la Mairie (notamment la présence de chaque côté de la plateforme tramway d'une voirie de circulation, d'une piste cyclable unidirectionnelle, et d'un trottoir). Le maître d'ouvrage prendra l'attache du propriétaire, afin de lui proposer des solutions techniques le cas échéant.

40.3) Pouvez-vous confirmer, qu'à supposer que la maison soit laissée intacte, l'expropriation la rendrait conforme aux prescriptions UA3 et UA12 du PLU de La Riche, notamment en termes de sécurité pour les usagers de la voie publique et des personnes utilisant cet accès, d'emplacements de stationnement ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet de reconstitution sera conforme au PLU en vigueur.

Il est prévu au projet la conception et la réalisation des reconstitutions des accès riverains impactés par l'arrivée du tramway.

Ainsi, l'accès à la parcelle AP847 sera reconstitué depuis la future voirie Sud de la rue de la Mairie dans les conditions matérielles existantes (portail, piliers, vidéophone/caméra) aux frais du projet, et la présence de cet accès ne fait pas l'objet de risque sécuritaire particulier, que ce soit pour les usagers de l'espace public ou les riverains concernés.

Par ailleurs, cette reconstitution intégrera des propositions de reconstitution du stationnement, que ce soit au sein de la parcelle AP847 ou dans des garages à proximité (suivant les échanges à venir).

41) Concernant le supermarché Lidl, rue du 11 Novembre 1918 à La Riche (n° 639)

41.1) Est-ce que l'accès unique en voiture au supermarché sera supprimé ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'accès au parking du Lidl depuis la rue du 11 Novembre 1918 ne sera plus possible. Les entrées/sorties de ce parking se feront au niveau de la rue de la Mairie. Il sera donc toujours possible de se rendre dans ce supermarché en voiture.

41.2) Comment empêcher que le parking municipal devant le supermarché Lidl soit utilisé en parking relais du tramway gratuit ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La réglementation (mise en œuvre de dépose-minute/privatisation...) à imposer sur les stationnements publics ne relève pas du projet, mais de la municipalité. Par ailleurs, ce parking est situé en dehors du périmètre d'intervention du projet.

41.3) Est-ce que les camions de livraison auront toujours accès au quai situé au bout de l'impasse Louis Pasteur ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet n'intervient pas au niveau de l'impasse Louis Pasteur, il n'y a donc pas de modifications de fonctionnalités sur cette impasse.

42) Concernant l'angle boulevard Tonnellé/rue Michel Baugé (n°228)

On pourra se référer à la contribution avec son plan, de Madame Piochon, Présidente du Conseil syndical de la résidence « Espace Tonnellé », 106 boulevard Tonnellé.

Ne peut-on pas revoir la courbe du tracé des rails du tram à l'angle du boulevard Tonnellé et de la rue Michel Baugé en la déplaçant d'un mètre ou deux de notre immeuble vers l'école Maryse Bastié qui est prévue être démolie ? La translation d'1m (si techniquement possible) éviterait d'être à l'aplomb du parking du sous-sol et ne pénaliserait pas l'école, qui sera démolie à terme, et dont les espaces « utiles » ne sont pas concernés par cette modification.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il n'est pas possible de déplacer le tracé de voie ferrée qui est établi suivant des règles strictes de conception (notamment rayon de courbure). Par ailleurs, les écoles Maryse Bastié sont effectivement prévues à la démolition, mais les échéances connues à ce jour sont postérieures à la mise en service du projet. Dès lors, ces démolitions ne peuvent pas être considérées comme une donnée d'entrée permettant de décaler le tracé de voie ferrée.

Le projet a bien connaissance de la présence d'un parking souterrain, à la suite des échanges qui ont eu lieu avec SQUARE HABITAT et à la suite des relevés topographiques qui ont été menés. Des nouveaux échanges sont prévus sur ce sujet avec la copropriété.

43) Concernant la résidence Rabelais au bout du boulevard Jean Royer, au-delà de la rue Giraudeau (n° 177)

La résidence comprend 4 bâtiments, 3 au Nord du boulevard Jean Royer, un au Sud.

43.1) Est-ce que l'accès par une rampe à la terrasse, appelée « la dalle », très empruntée quotidiennement (déménagement, livraisons, portage de repas, ambulance, etc.) sera maintenue ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La restitution de l'accès à la dalle est bien prévue. Le cheminement d'accès se fera via une voie nouvelle au sein de la ZAC BEAUMONT-CHAUVEAU. Par ailleurs, cet accès sera équipé en signalisation lumineuse de trafic, afin de sécuriser les montées/descentes de la rampe vis-à-vis des circulations tramway.

43.2) Est-ce que des places de parking seront redonnées aux résidents ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La restitution de 14 places existantes de parking est actuellement prévue dans les échanges en cours avec le Syndicat de copropriété.

44) Concernant le 76, rue Bobillot à Tours (n°1255)

À la suite de travaux boulevard Jean Royer (place de parking et trottoir), le ruissellement des EP arrive au 76 rue Bobillot (Monsieur Etienne). L'intervention de ce riverain, tant auprès de la Métropole que de la Mairie, n'a pour l'instant pas été suivie d'effet. Dans le projet, rien ne préfigure l'emplacement des avaloirs qui devront être positionnés de telle sorte qu'ils évitent les débordements des EP chez ce riverain.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Au niveau de la rue du Sergent Bobillot, le projet se raccorde aux infrastructures existantes, il n'est donc pas prévu de modifier cette zone. Toutefois, la remise en place des avaloirs existants est bien prévue au projet, afin de gérer le ruissellement des eaux de pluies de l'espace public. De manière générale, le nivellement du projet est réalisé de sorte que les eaux de pluie ne ruissellent pas vers les propriétés riveraines, et si un traitement par le nivellement n'est pas réalisable, des caniveaux spécifiques (acodrans) seront mis en place. Toutefois, le cas spécifique de ce riverain sera remonté aux services de la Métropole afin que, si possible, une solution soit mise en œuvre pour traiter ce sujet lors de la phase de dévoiement des réseaux.

45) Concernant le 58, rue Auguste Chevalier (n° 1254)

Résidant au 58 rue Auguste Chevalier, Madame Lenoir possède un jardin qu'elle traverse pour se rendre à son garage qui s'ouvre sur le boulevard Jean Royer. Sur le plan, il n'est pas matérialisé. Madame Lenoir entend pouvoir continuer à disposer de cette sortie.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il est bien prévu le maintien de cette sortie véhicules au projet (l'entrée véhicules est matérialisée sur les plans par un triangle rouge).

46) Concernant le 49 bis, boulevard Marchand Duplessis, maison au croisement avec le boulevard Jean Royer (n° 230)

Monsieur Beckerich est venu avec un plan (celui qui se trouve page 55 de la pièce E ?). Est-ce que ce plan a subi des modifications ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il y a eu une modification à la marge sur le carrefour Marchand Duplessis/Jean Royer : les passages piétons ont été surélevés et déplacés au plus proche de la plateforme tramway, afin de créer une continuité piétonne dans l'axe du boulevard Jean Royer. Toutefois, cela ne modifie en rien les fonctionnalités/circulations telles que présentées sur le plan figurant page 55 de la pièce E, et l'aménagement au droit du 49 bis boulevard Marchand Duplessis reste similaire.

47) Concernant le 173 bis, boulevard Jean Royer à Tours (n° 860)

Un arrêt du tram est prévu devant la maison :

47.1) Quel est l'impact du quai sur le soupirail qui s'ouvre vers l'extérieur de la maison et qui permet d'accéder depuis la cave à l'extérieur. Est-ce que l'ouverture du soupirail, qui mesure environ 1,2m de large et s'ouvre vers l'extérieur sera toujours possible ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le soupirail sera situé dans la rampe d'accès de la station. La réalisation des aménagements de la ligne de tramway nécessitera la modification de la hauteur d'ouverture des soupiraux. Des rendez-vous seront menés au cas par cas, afin de changer les hauteurs d'ouverture (études et travaux à la charge du projet).

47.2) Est-ce que la pente du quai sera vers les maisons, ce qui pourrait provoquer un écoulement d'eau de pluie vers la cave ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Dans le cas particulier du quai Nord de la station « Strasbourg », le quai sera penté vers les habitations du fait des contraintes de nivellement du boulevard Jean Royer. Des caniveaux à grille (acodraïns) seront mis en place pour ne pas reverser les eaux de pluies des espaces publics vers les propriétés privées. Une attention particulière sera apportée à ce secteur, afin de définir des dispositifs techniques qui assureront la bonne évacuation des eaux pluviales et préserveront les bâtiments riverains.

47.3) Avec un quai qui devant cette maison, comment s'effectuera la mise en place d'un échafaudage pour l'entretien de la façade ou du toit, les livraisons par camion, de bois par exemple ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

- Pour les échafaudages :
 - Le quai Nord fait 3.83m de largeur, il est donc possible d'installer un échafaudage et de maintenir la fonctionnalité du quai de station (que ce soit pour les déplacements piétons ou le fonctionnement du tramway), tout en restant à plus de 3m de la ligne aérienne de contact alimentant le tramway,

- Une telle installation ne sera possible que sur prise d'arrêt (obligatoire pour toute occupation du domaine public) en concertation avec les services de la municipalité et de l'exploitant du réseau de transports en commun,
 - Les entreprises intervenantes devront se conformer aux règles de sécurité dictées par l'exploitant lors de la prise d'arrêt, notamment assurer de rester à plus de 3m de la ligne aérienne de contact et ne pas gêner l'exploitation du tramway.
- Pour les livraisons :
 - Les véhicules de livraisons ne pourront pas stationner sur le quai, il leur faudra stationner dans les rues transversales ou sur les aires de livraisons dédiées (les aires de livraisons les plus proches sont situées au droit du 187 boulevard Jean Royer, et rue Lakanal).

47.4) Est-ce que la borne d'informations voyageurs sur le quai Sud peut être déplacée à la même hauteur que la borne du quai Nord, pour que ce mobilier ne soit pas en face de la fenêtre ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le distributeur de titres de transport, ainsi que la borne d'information voyageurs du quai Sud de la station « Strasbourg » seront positionnés face à la borne d'information voyageurs du quai Nord.

48) Concernant l'église Saint Charles de Foucault aux Fontaines (n° 1051)

Est-ce que l'accès à l'église Saint Charles de Foucault sera préservée durant le chantier et l'exploitation de la ligne (messes, funérailles, etc.) ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'ensemble des accès piétons et véhicules nécessaire au bon fonctionnement des riverains est maintenu en phase travaux par principe imposé aux entreprises travaux, cela inclut l'Eglise Saint Charles de Foucault. Cependant, les circulations des véhicules sur l'avenue Mozart et la rue de Saussure seront contraintes par les travaux.

- Rue de Saussure : maintien de la circulation en sens unique dans le sens Est vers Ouest,
- Avenue Mozart : maintien d'un sens de circulation face à l'église dans le sens Sud vers Nord jusqu'au carrefour avec la rue de Saussure. Une coupure totale de la circulation dans les deux sens aura lieu au niveau de l'ouvrage de franchissement du Petit Cher, ce pont faisant l'objet d'une démolition/reconstruction dans le cadre du projet. Durant cette période, les véhicules voulant aller à l'église devront passer par la route de Saint-Avertin.

49) Concernant le 5, avenue des Alouettes à Tours (n° 366, 792 et 1193)

49.1) Est-ce que la sortie de la propriété sera restituée ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'accès sera restitué.

49.2) Le tramway va réduire les deux voies de circulation en une seule voie, dans le sens de la montée, ce qui va entraîner des risques pour la sécurité des usagers de la voie publique, ainsi que pour les personnes utilisant cette entrée/sortie plusieurs fois par jour (voitures, avec ou sans remorque,

camions). Le projet va donc rendre l'accès dangereux à ma propriété, non conforme aux exigences de sécurité et donc non conforme au PLU. Serait-il possible d'étudier le financement par le projet d'une autre entrée, allée de La Rochefoucauld ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les aménagements du projet sont conçus dans le respect des normes en vigueur et sont analysés par des organismes qualifiés, attestant de la conformité de ces aménagements au regard de la sécurité des usagers. Dès lors que la restitution de cet accès ne pose aucun problème, il n'est pas envisagé de reconstitution d'un autre accès.

50) Concernant la résidence Gallardon, avenue de la République à Tours (n° 305, 473, 720, 733 et 803)

50.1) Est-ce qu'il y aura toujours une sortie pour aller vers Tours (tourne à gauche), sachant que la sortie actuelle sera expropriée (allée Boris Vian) ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Pour aller vers Tours, les riverains devront tourner à droite et opérer un demi-tour au niveau du carrefour Monod/Pilain (le tourne-à-gauche direct, comme actuellement, ne sera plus possible). L'accès à la résidence sera bien sûr restitué, comme le décrit l'insertion détaillée. Dans ce secteur, il est prévu, d'une part un transfert de propriété (en cours par les services de TMVL) pour régulariser une situation de fait, et d'autre part, d'acquérir l'emprise nécessaire à la réalisation du projet.

L'allée Boris Vian ne fait pas l'objet d'expropriation dans le cadre du projet.

50.2) Y aura-t-il une nouvelle entrée/sortie de la résidence qui comprend 220 logements, 7 immeubles, 600 personnes ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La barrière d'entrée/sortie actuelle de la résidence Gallardon sera maintenue à son emplacement actuel.

51) Concernant l'expropriation des parcelles A14, A15, A115 en bordure de l'avenue de la République à Tours

51.1) Quelle est l'utilité de cette expropriation ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il s'agit d'effectuer une régularisation en domaine public de ces parcelles déjà affectées à l'usage public.

51.2) Quelles sont les démarches mises en œuvre pour retrouver les propriétaires ? L'un d'entre eux, Monsieur Jean-Jacques Leclerc (contribution 310), explique qu'il réside au même endroit depuis 2006 (3, rue de la Bruyère à Chambray-lès-Tours) ?

NB de la Commission : même étonnement de la part de Monsieur Bruno Jeanne rencontré en permanence à Chambray-lès-Tours le 1^{er} octobre. Un moteur de recherche (Google) nous apprend très facilement que :

- Monsieur Bruno Jeanne réside 21 rue de la Bruyère.
- Monsieur Stéphane Galle et Madame Virginie Rivière, également sur la liste, résident au 18 rue de la Bruyère.
- Monsieur Jean-Jacques Leclerc réside 3 rue de la Bruyère.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Pour les notifications individuelles : la loi impose de notifier aux propriétaires concernés par une opération d'expropriation, le dépôt du dossier d'enquête parcellaire en mairie préalablement à la tenue de l'enquête parcellaire.

- La lise des propriétaires est établie à l'aide des extraits des documents cadastraux délivrés par le service du cadastre ou par tout autre moyen (article R131-3-I-2° du CExpro).
- Sur les fiches des états parcellaires qui ont été délivrées par les services du cadastre, les notifications individuelles ont été envoyées à l'adresse mentionnée des personnes identifiées sur ces documents.
- En cas de non-distribution avec la mention « N'habite pas à l'adresse indiquée » ou « Destinataire inconnu » ou « Destinataire décédé », il a été procédé à des recherches sur Internet et sur les réseaux sociaux.
- En cas d'échec de ces premières recherches, un Commissaire de justice (Huissier de justice) a été missionné pour se rendre à la dernière adresse connue et procéder à une enquête d'identification du destinataire : recherche sur place d'une boîte aux lettres avec le nom de famille du destinataire, interrogation du voisinage, interrogation des services de la mairie (état civil et listes électorales), puis en cas d'échec, interrogation de la gendarmerie ou de la police nationale.
- Les recherches auprès des services postaux sont vouées à l'échec à cause du « secret des correspondances ».
- En cas d'échec des notifications individuelles par voie d'huissier, un procès-verbal a été dressé au titre de l'article 659 du Code de procédure civile.
- C'est seulement dans ce contexte qu'il est alors procédé à un affichage des courriers de notifications individuelles en mairie des communes concernées (article R,131-6 Al.2 du CExpro)
- Cette procédure est ainsi conforme au droit en vigueur, ainsi qu'à la jurisprudence judiciaire (très exigeante) en la matière.

En l'espèce, rappel du cursus des notifications individuelles pour les personnes suivantes :

- Jean-Jacques LECLERC : notification LR/AR le 31/07/2024 à l'adresse indiquée sur l'état parcellaire ; pli retourné le 29/08/2024 avec la mention « pli avisé non réclamé » ; signification par huissier le 11/09/2024, mais destinataire inconnu sur site malgré enquête de voisinage, recherches sur Internet, contacts service de la mairie, du commissariat et des services postaux infructueux. ==> Affichage en mairie.
- Bruno JEANNE : notification LR/AR le 31/07/2024 à l'adresse indiquée sur l'état parcellaire ; pli retourné le 29/08/2024 avec la mention « pli avisé non réclamé » ; signification par huissier le 09/09/2024, mais destinataire inconnu sur site malgré enquête de voisinage,

recherches sur Internet, contacts service de la mairie, du commissariat et des services postaux infructueux. ==> Affichage en mairie.

- Stéphane GALLE : notification LR/AR le 31/07/2024 à l'adresse indiquée sur l'état parcellaire ; pli retourné avec la mention « destinataire inconnu à l'adresse » ; nouvelle adresse trouvée et signification par huissier le 05/09/2024, mais destinataire absent ; avis de passage laissé dans la boîte aux lettres. ==> Par sécurité affichage en mairie.
- Virginie RIVIERE : notification LR/AR le 31/07/2024 à l'adresse indiquée sur l'état parcellaire ; pli retourné avec la mention « destinataire inconnu à l'adresse » ; nouvelle adresse trouvée et signification par huissier le 05/09/2024, mais destinataire absente ; avis de passage laissé dans la boîte aux lettres. ==> Par sécurité affichage en mairie.

52) Concernant le 1, mail de la Papoterie à Chambray (n° 642)

S'agissant de la parcelle cadastrée AW215 où est installée la SCI I.D.AL :

52.1) Est-ce que le figuré rectangulaire gris qui se superpose au bâtiment de la SCI et qui s'inscrit en dehors de l'opération est une erreur cartographique ? Ou matérialise-t-il une opération ou un aménagement ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il s'agit d'une erreur cartographique qui sera rectifiée dans les phases ultérieures.

52.2) Est-ce que la section de la piste cyclable qui longe la SCI sera réalisée lors des travaux du tramway ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet Vélival prévoit des aménagements cyclables sur la rue de Cormery au Nord du giratoire du lotissement de la Papoterie.

Ces aménagements ne font pas partie du projet Lignes2tram, et ne seront par conséquent pas réalisés pendant les travaux de la ligne 2 de tramway.

52.3) Quels sont les plans, le profil de travers, le profil en long de la section de piste cyclable au droit du bâtiment ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La réalisation d'aménagements cyclables au Nord du giratoire du lotissement de la Papoterie ne fait pas partie du projet Lignes2tram.

52.4) Quels sont les éléments techniques concernant l'assainissement des eaux pluviales pour s'assurer que le vide sanitaire sous le bâtiment de la SCI risque ou pas d'être concerné par des risques d'infiltration ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les eaux pluviales au niveau du giratoire de la Papoterie sont récupérées dans les avaloirs sur chaussée, puis rejetées au réseau d'eaux pluviales public.

SYNTHESE

Le Syndicat des Mobilités de Touraine, maître d'ouvrage du projet Lignes2tram, s'est attaché à répondre à chacune des questions posées figurant dans le procès-verbal de synthèse remis par la Commission d'Enquête, en veillant à éclaircir certains points techniques, dans une volonté de transparence.

La grande majorité des réponses apportées par le maître d'ouvrage est issue des éléments figurant dans les pièces du dossier d'enquête publique unique. Des renvois vers les pièces du dossier sont faits dans les réponses, quand cela est nécessaire. Le dossier complet reste consultable sur le site internet du projet : www.lignes2tram.fr

ANNEXES

1) Tableau de l'état phytosanitaire des arbres du boulevard Jean Royer

[illegible]

2) Procès-verbal de synthèse de la commission d'enquête publique

Jussy-Champagne, le 12 novembre 2024

La commission d'enquête
chez Monsieur Bernard Ducateau
10-12 place de l'église
18130 JUSSY-CHAMPAGNE

A

Monsieur Emmanuel Denis
Président du Syndicat des mobilités de Touraine
60 avenue Marcel Dassault
CS 30651
TOURS cedex 3

Objet : Procès-verbal de synthèse de l'enquête publique
Références : 1) Article R123-18 du Code de l'environnement
2) Arrêté préfectoral n° SAIPP/BE/24-15 du 25 juillet 2024
Annexe : Deux annexes

Conformément aux documents de références, la commission d'enquête a l'honneur de vous transmettre en annexe le procès-verbal de synthèse de l'enquête publique sur le projet présenté par le Syndicat des mobilités de Touraine en vue de réaliser la deuxième ligne du tramway de l'agglomération tourangelle reliant la commune de La Riche à Chambray-les-Tours.

L'annexe 1 est un résumé statistique du déroulement de l'enquête, l'annexe 2 est une synthèse des observations.

Le présent document établi a été remis et commenté à Monsieur Emmanuel Denis le 12 novembre 2024.

Emmanuel Denis
Président
Syndicat des mobilités de Touraine

La commission d'enquête :

Bernard Ducateau
Président

Nicole Tavares
Commissaire enquêteur

Pascal Picard
Commissaire enquêteur

ANNEXE 1 à la lettre du 12 novembre 2024
relative au résumé statistique du déroulement de l'enquête

Remarques liminaires

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.

Il sera parfois fait référence, à titre de comparaison, à deux autres enquêtes publiques concernant également des lignes de tramway, et qui se sont déroulées presque simultanément à celle de Tours, l'une à Strasbourg, l'autre au Havre, toutes proportions gardées.

1) Permanences

La commission d'enquête composée de 3 commissaires enquêteurs a tenu 8 permanences¹ 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 ^{er} octobre 2024 de 14h00 à 17h00	Chambray-les-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 »² sur le marché de Strasbourg, dans des conditions météorologiques difficiles, a été un franc succès.

Durant ces permanences, la commission a notamment rencontré :

- le 26 septembre 2024 : Monsieur Castel, président du Collectif Boulevard Jean Royer ;
- le 1^{er} octobre 2024 : Madame Bonifait, présidente de l'association syndicale de la Papoterie, accompagnée de plusieurs membres du bureau de l'association ;
- le 5 octobre 2024 : Monsieur Jean Gérard Paumier, sénateur d'Indre-et-Loire, et Monsieur

¹ PERMANENCES : Strasbourg = 14 permanences / Le Havre = 15 permanences.

² Il s'agit d'une première en région Centre-Val-de-Loire.

- Olivier Conte, tout récemment élu maire de Saint-Pierre-des-Corps ;
- le 12 octobre 2024, Monsieur Vincent Degeorge, président de l'association pour le Développement des Transports Collectifs en Touraine (ADTT), et président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) ;
- le 25 octobre 2024, Monsieur Laurent Raymond, maire de Saint Avertin, venu déposer une pétition, accompagné d'un journaliste, ainsi que Monsieur Michel Moujart, ancien directeur général du CHRU ;
- le 31 octobre 2024 : Monsieur Christophe Bouchet, ancien maire de Tours.

Toutes les permanences se sont déroulées dans de très bonnes conditions. Le 1^{er} 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.

2) Observations reçues sur les registres papier

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.

Au bilan :

Registre	Nb de contributions recueillies
Tours 1 et 2	35
Tours marché de Strasbourg	23
Chambray-les-Tours	14
St Pierre-des-Corps	68
La Riche	12
Joué-lès-Tours	1
Tours en mairie annexe Les Fontaines	10
Registre « itinérant »	18
TOTAL	172

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-les-Tours (2 contributions), à Saint-Pierre-des-Corps (4 contributions), à La Riche (2 contributions), et à la mairie annexe (3 contributions).

2.2) Pétitions

La commission a enregistré 2 pétitions :

1^{ère} pétition

La première 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 ; pour n'en citer que quelques-unes : Patrice et Jocelyne Nogier (n°923³ et n° 924), Marie-Noelle Thomas (n°222), Laurent Raymond (n° 565), Blandine Lenain (n° 938), Maxime, Eric et Robin Villemagne (n°1135, n°965, n°1139), etc. Il n'a pas été possible de faire une recherche exhaustive, qui serait 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 : Villemagne, déjà cité, (4 signatures), Argaut (4 signatures), Fournier (4 signatures), Leroy (3 signatures), Savouray (3 signatures), Hurel (3 signatures) ;
- un contributeur résidant à Saint-Avertin, Laurent Paitre (n° 363 et 1093), 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 pages⁴ sur lesquelles ont été colletées les signatures comprennent au verso le motif de la pétition, **valide la pétition avec 1046 signatures**.

2^{ème} 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 : Jean-Pierre Nivet (n° 636), Jean-Pierre et Marie-Noelle Bernier (n 318), etc. ;
- comme à St Avertin, plusieurs membres d'une même famille ont signé la pétition : Guillot (2 signatures), Bernier (2 signatures), Nivet (3 signatures).

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**.

3) Observations reçues sur le registre numérique

3.1) Contributions exploitables

Le registre numérique a enregistré 983 contributions auxquelles il faut ajouter

³ Numéro de la contribution sur le registre électronique.

⁴ Le document comprend 136 pages.

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.

Les enquêtes publiques à Strasbourg et au Havre ont respectivement recueillies 6 684⁵ et 94⁶ contributions.

Les deux derniers jours de l'enquête, le registre numérique a enregistré une forte activité suscitée probablement par plusieurs articles dans les journaux locaux sur lesquels la commission reviendra dans son rapport. 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.

En ces 2 derniers jours d'enquête, ce sont donc pas moins de 28 % des contributions électroniques qui ont été déposées.

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 l'enquête publique a enregistré **1273 contributions**⁷.

4.1) Doublons

La commission a enregistré plusieurs doublons⁸ qui résultaient manifestement d'une erreur de manipulation, ou encore de l'utilisation de plusieurs possibilités offertes par l'enquête publique pour s'assurer du dépôt de la contribution :

n°		Nom
94	Doublon de 93	Mhammed Beldjilau
236	Doublon avec 241	Xavier Lachaume
375	Doublon avec 484 et 524	Collectif Riverains Mirabeau
421	Doublon avec 483	Université de Tours
440	Doublon avec 430	Claude Prengere
475	Doublon avec 476, 477	Michel Merejkowski
639	Doublon de 640, 1242 et 1268	Société LIDL
667	Doublon de 635	Nathalie Castel
841	Doublon de 846, 849 et 850	MEDEF Touraine
855	Doublon de 856	CCI Touraine
918	Doublon avec 814	Catherine Suire
945	Doublon avec 943	Léon Stéphanie
936	Doublon avec 934 et 926	Laurence
1012	Doublon avec 930	Louis Monck
1224	Doublon avec 404 et 375	Collectif Riverains Mirabeau
1068	Doublon avec 973 et de 1073	Vigilance Républicaine 37

Au total, le registre numérique a enregistré **39 doublons**.

⁵ Données Préambules.

⁶ Données PubliLégal.

⁷ 3 contributions ont été reçues après la fermeture du registre et n'ont pas été prises en compte.

⁸ Liste non exhaustive.

Il reste donc 1234 contributions exploitables.

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 relevé les contributeurs⁹ suivants :

Nom	N° des contributions
Alain Gaudry	161, 162, 163, 164, 165, 166
Jean Jacques Leclerc	237, 238, 240, 242, 244, 245, 237 et 310
Claude Bourdin	428 et 457
Raphael Tomasini	374 et 464
Michel Merejkowski	475, 611 et 1097
Ghislaine de La Debutrie	366, 792 et 1193
Jérôme Bétri	920 et 921
Xavier Coudreau	342 ,1194, 1196 et 1200
Gérald Mossiere	1192 et 1204
Jean Louis Delagarde	810 et 1209
Carole Boissé	1165 et 1217
Cécile Comet	299 et 1066
Bruno Thos	1071 et 61
Pascal Gosset	613, 658, 758 et 1078
Laurent Maitre	363 et 1093
Collectif Jean Royer	210 et 1163
Frédéric Castel	1210 et 590 (Castel)

Au bilan ce sont donc 1201 contributeurs qui ont participé directement à l'enquête publique, hors pétitions.

4.3) Contributions particulières

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

4.3.1) Contributions d'experts, d'associations, de collectifs, etc.

Parmi ces contributeurs, la commission a relevé plus particulièrement les contributions suivantes¹⁰ :

188	ADT Touraine Vincent Degorge 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 m ² de bureaux, locaux d'activité et commerces.
421	Président Université de Tours
428	CATDP

⁹ Liste non exhaustive.

¹⁰ Liste non exhaustive.

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

4.3.2) en provenance des hommes/femmes ou partis politiques

La commission remarque une forte participation des hommes et des femmes du territoire¹¹ engagés en politique 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
701	Sophie Métadier maire de Beaulieu-lès-Loches, ancienne députée
721	Municipalité de Ballan Miré
754	Lamaure Elisabeth 6 ^e 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 Alfandéri 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 ^e vice-présidente Région CVL
1185	Christian Gouron (Nupes PC)
1213	Charles Fournier député (EELV) 37

¹¹ Liste non exhaustive.

1216	Brigitte Lize Bru élue opposition « Réinventons Saint Avertin »
1219	Patrick Lefrançois groupe « Reconstruire ensemble notre métropole »
1222	Philippe Geiger Majorité municipale Tours
1233	« Tours en commun » groupe de la majorité municipale de Tours
1238	Christian Gatard maire de Chambray-les-Tours

4.3.3) en provenance des commerçants ou assimilés du boulevard Jean Royer

La commission a également retenu l'inquiétude des commerçants¹² du boulevard Jean Royer qui s'est manifestée par le dépôt de 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	Salon de coiffure	au 8 Bd Jean Royer
1249	Carl Olivier Champigny Cabinet de Siatsu	au 63 rue Michel Colombe à proximité immédiate du Bd

5) Statistiques

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**.

Pour mémoire, durant les 9 semaines de débat public, il y avait eu 17 000 visites recensées sur le site dédié. Et à titre de comparaison, un dossier d'enquête publique réalisée par un membre de la commission en juin 2024 au sud de Vierzon, relatif à 2 éoliennes supplémentaires sur un territoire plutôt favorable à l'éolien, avait reçu 1155 visites.

C'est donc relativement peu compte tenu du nombre de contribution, **ce qui signifie que beaucoup de contributeurs n'ont pas lu le dossier**.

La complexité du dossier et le nombre de documents peuvent expliquer la situation.

Dans le détail¹³ :

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

¹² Liste non exhaustive.

¹³ Les documents sont classés par nombre de téléchargements décroissants.

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 quelque peu boudé par le public.

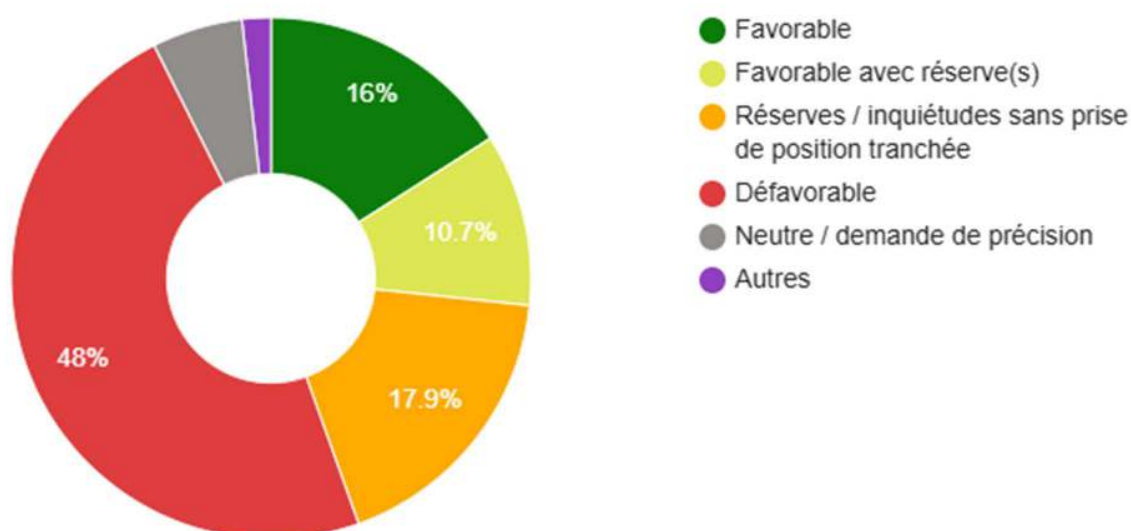
De même, la pièce relative aux avis, et notamment celui de la MRAe, organisme indépendant, ainsi que le mémoire en réponse du porteur du projet n'a été téléchargé que 60 fois, et visualisé 77 fois, ce qui est relativement étonnant compte tenu de l'importance de ces documents.

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.

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 :

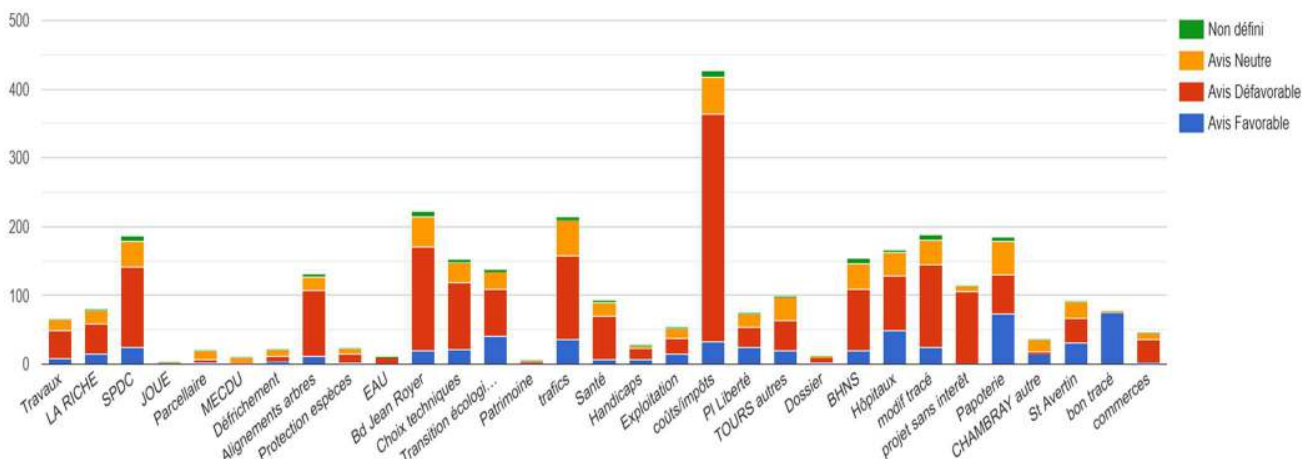
- environ 50 % des contributions sont défavorables au projet ;
- environ 25 % des contributions sont favorables ou favorables avec réserve(s) ;
- les 25 % restants sont neutres ou réservées.



5.3) 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 avis sollicités et notamment celui de la MRAe, et de la concertation préalable. Des ajustements ont toutefois été nécessaires en début d'enquête.

Au bilan :



C'est très nettement le thème du coût du projet et de l'augmentation possible des impôts qui préoccupent le plus le public.

Viennent ensuite, sans surprise, dans l'ordre des préoccupations :

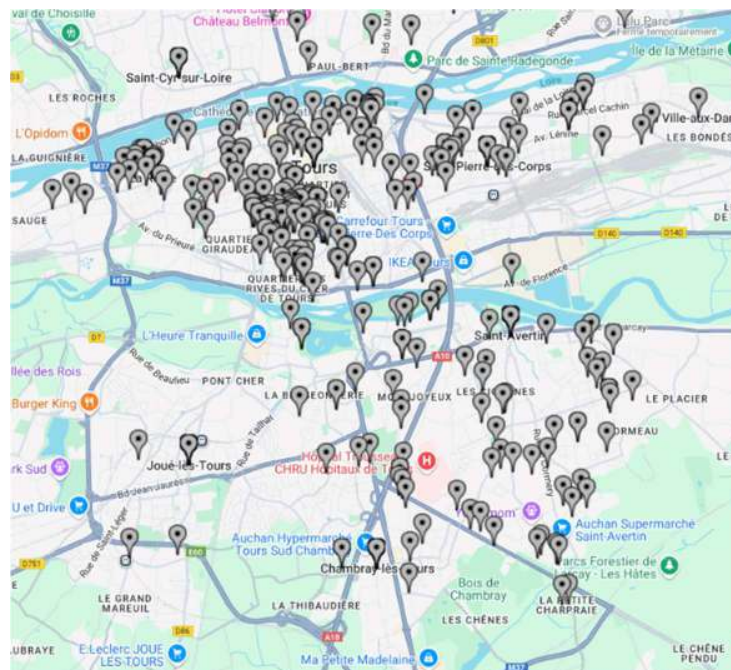
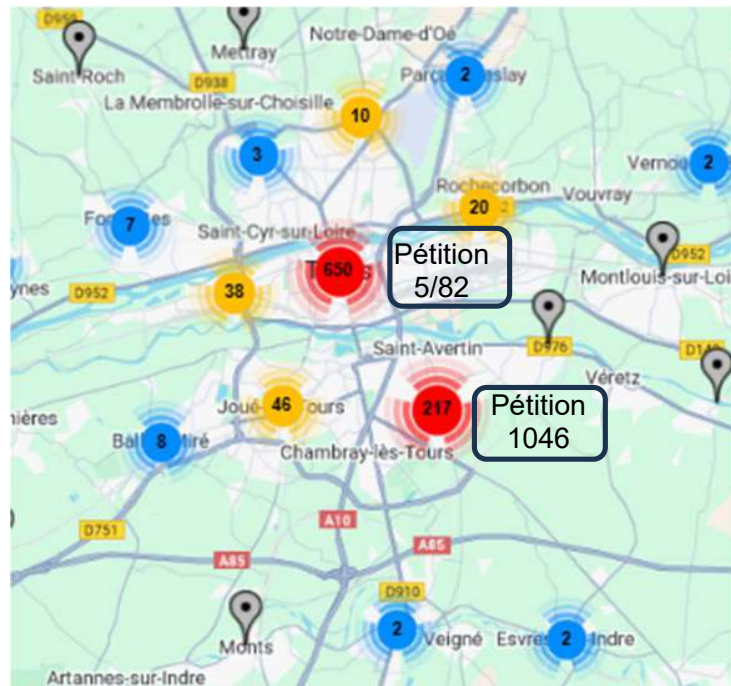
- toutes les problématiques liées au passage du tramway sur le Boulevard Jean Royer (stationnement, les nuisances en général et plus particulièrement le bruit, les vibrations, la luminosité nocturne, etc.) ;
- le trafic ; thématique englobant la circulation, la coordination des mobilités, les déplacements ;
- 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 de tracé.

5.4) 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 ;
- que 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 ;
- que les habitants de la couronne métropolitaine ont également très faiblement participé ;
- que 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.

ANNEXE 2 à la lettre du 12 novembre 2024
relative aux questions à poser au maître d'ouvrage

Remarques liminaires

Article L123-1 du Code de l'environnement (extrait) : 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.

Article R123-18 du Code de l'environnement (extrait) : Après clôture du registre d'enquête, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans un délai de huit jours, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse.

Le travail réalisé par la commission a consisté à analyser chacune des 1234 contributions avec objectivité et impartialité, et à en extrapoler toutes les questions, préoccupations et observations du public.

Celle-ci ont été classées en quatre parties :

- les grandes thématiques correspondant à celles qui ont le plus préoccupé le public ;
- les thématiques transversales ;
- les thématiques correspondant aux préoccupations du public le long de l'itinéraire depuis La Riche jusqu'à La Papoterie ;
- une sélection de points particuliers qui ont retenu l'attention de la commission.

A Les grandes problématiques

1) Concernant les coûts

1.1) Appréciation sommaire des dépenses (Question de la commission)

Le tableau page 4 de la pièce I « Appréciation sommaire des dépenses » reprend les postes définis par le CEREMA dans la présentation des coûts du projet aux conditions économiques de novembre 2018. Le coût estimé de la Ligne2Tram s'élevant à 419 200 000 €, il y a 6 ans !

Dans sa réponse du 16 février 2024, à une demande d'avis, le pôle d'évaluation domaniale de la Direction départementale des finances publiques affiche, suite à la modification du projet un coût estimé sur le seul poste des acquisitions des immeubles nécessaires à la création de la Ligne2tran à 33 222 000€ au lieu des 26 520 000 €.

Par ailleurs, le rapport de la Chambre régionale des comptes sur le SMT, rendu public le 10 juillet 2024, souligne que le coût global de l'opération est désormais évalué à 569 000 000 M€ après le vote du conseil métropolitain le 29 mars 2023 d'une autorisation de programme de 83 000 000 € pour tenir compte d'une part de l'inflation et d'autre part du coût d'investissement réajusté. Ce chiffre n'intègre pas les frais financiers en fonctionnement.

S'agissant des recettes, dans le dossier, toujours page 4 on peut lire : 40 M€ provenant de l'Etat, 20 M€ CPER 2015/2020 et CRST 2021/2026 alors que la CRC énonce 22 M€. Enfin 6,6 M€ au titre du Plan de relance.

Pour une meilleure lisibilité du dossier, la commission d'enquête souhaiterait un tableau actualisé de la présentation des coûts et que soit précisé le financement au regard des chiffres inscrits dans la pièce I.

1.2) Appréciation sommaire des dépenses Pièce I (Question de la commission)

L'enveloppe budgétaire, intègre tous les coûts..."excepté les éventuelles opérations urbaines d'accompagnement". Qu'entend-on par "éventuelles opérations urbaines d'accompagnement" dans la mesure où le chapitre 1.2.3 détaille tous les postes d'investissement ?

1.3) Valeur Actualisée Nette –Socio-économique-VANSE- (Question de la commission)

Cette valeur s'établit à -18 millions d'euros compte tenu de l'enveloppe budgétaire présentée dans le dossier. Ce document permet de mettre en évidence la rentabilité du projet au regard de son investissement et de ses effets. Les évaluations s'appuient sur des hypothèses pour

lesquelles subsistent des incertitudes ou inconnues à l'avenir : le développement urbain et économique, l'évolution du réseau de transports collectifs et de sa fréquentation.

La commission s'interroge : quelles conséquences d'une VANSE aggravée avec l'augmentation des coûts sur l'utilité publique du projet ?

1.4) Est-ce que cette ligne sera la plus chère de France ? Comment se situe le projet par rapport aux autres projets ?

2) Concernant le boulevard Jean Royer

Quelles sont les raisons qui ont conduit un passage du tramway boulevard Jean Royer plutôt que boulevard Béranger, comme cela était prévu initialement ?

S'agissant plus particulièrement des arbres

2.2) Est-il vrai que les platanes du boulevard Béranger sont atteints par le chancre et que leur espérance de vie est d'une dizaine d'années ?

2.3) Est-ce que tous les arbres du boulevard Jean Royer seront arrachés ? Pourquoi les arbres du boulevard Jean Royer sont-ils le seul alignement à ne pas être repris dans un tableau de description des arbres (pièce M3b) ?

2.4) Est-ce que des arbres seront replantés sur le boulevard Jean Royer ? Si oui combien ?

2.5) Les arbres ont une capacité de refroidir l'air notamment en créant une barrière naturelle qui protège des rayons du soleil. La température va donc augmenter sur tout le boulevard en l'absence d'arbre notamment devant le cabinet de kinésithérapie SCM dont l'espace de travail se situe juste derrière les vitres avec une présence de 8h à 19h. Comment compenser la hausse de température inéluctable ?

S'agissant du bruit

2.6) Est-ce que le tramway apportera une amélioration sonore ? Si oui comment le démontrez-vous ?

2.7) Pièce G6 pages 763 à 766 : tous les bâtiments et maisons du Boulevard Jean Royer sont indiqués « Bâtiment présentant un risque de perception auditive ». Qui prendra en charge l'isolement des façades pour cette nuisance importante ?

2.8) La présentation des études du niveau sonore actuel indique que les mesures acoustiques seront réalisées sur une durée d'enregistrement minimum de 24 h. Une anomalie a été détectée car les 2 mesures réalisées sur le boulevard Jean Royer ne portent que sur 12 heures et uniquement sur les heures d'affluence. Le tableau récapitulatif des mesures acoustiques pièce G6 annexe 6 ne reprend pas les mêmes chiffres que celle des mesures des mêmes points. Pourquoi ?

2.9) Pourquoi dans le dossier :

- 2.9.1) on sous-estime les niveaux sonores constatés et l'incidence sur la santé et le cadre de vie ?

- 2.9.2) l'impact du bruit en phase travaux est qualifié de faible et acceptable sans démonstration chiffrée ?

- 2.9.3) il n'y a aucune garantie sur le choix les plus favorables de matériaux voire de limitation de vitesse, il n'y a que des préconisations ?

- 2.9.4) il n'est rien prévu en matière d'isolation phonique des façades et des logements si les niveaux mesurés sont supérieurs aux seuils de préconisation de l'OMS en Europe ?

S'agissant des vibrations

2.10) Est-il prévu la pose d'un dispositif permettant une réduction vibratoire ?

2.11) Documents G3 : Dans l'étude des vibrations du sol les points SO1 et SO2 sont indiqués en questionnaire, mais aucune explication n'est donnée dans tous les documents sur ces 2 points du boulevard Jean Royer. Les résultats des sondages de ces 2 points (tableau 31 page 890) n'apparaissent pas. Pourquoi ces 2 résultats ont-ils disparu ?

S'agissant des champs magnétiques statiques

2.12) Les câbles électriques dénudés émettent un champ magnétique statique. Quelles seront les

conséquences sur les chambres à coucher qui seront au même niveau que les câbles ?

2.13) Pourquoi faut-il attendre 6 mois après la mise en exploitation du tramway pour avoir un retour sur les incidences en termes de bruit et de vibrations par une campagne acoustique ?

2.14) Pourquoi lors de la phase travaux, les modalités de coordination des intervenants et de suivi en matière environnementale ne concernent que les impacts sur la biodiversité et non pas sur le bruit, la pollution de l'air, les eaux pluviales, les déchets, etc. ?

S'agissant du stationnement

2.15) Comment seront compensées les nombreuses places de stationnement tout le long du boulevard qui vont disparaître ?

2.16) Peut-on créer des places de parking supplémentaires sur la place de Strasbourg ?

2.17) Combien de places de parking seront réalisées lors de l'opération d'échange entre l'armée (Quartier Rames et Caserne Baraguey d'Hilliers) et la municipalité (Rue Hoche) ? Est-ce que ces places pourraient être réservées aux résidents du Bd Jean Royer (badge) ?

S'agissant des trafics

2.18) Quels sont les reports de trafic automobiles et de stationnement sur les voies adjacentes et parallèles au tracé ? Pouvez-vous exprimer les reports de trafic en valeur absolue et en valeur relative, par rapport aux trafics actuels ?

2.19) Est-ce que les rues de délestage du trafic routier, notamment les rues Boisdénier et Febvotte, vont avoir une augmentation du trafic et du bruit ? Dans quelle proportion ?

2.20) Où circuleront les cyclistes dans le sens est-ouest ?

2.21) Est-ce que toutes les sorties de garage seront restituées ?

Y aura-t-il un trottoir traversant sur l'ensemble du boulevard ?

2.22) Quelle sera la largeur du trottoir ?

2.23) Comment va s'organiser l'accès par la route à l'école Jeanne d'Arc (maternelle-primaire-collège) dont l'entrée est rue du sergent Bobillot, à quelques dizaines de mètres du boulevard Jean Royer ? Cette problématique concerne de très nombreux parents matin, midi et soir.

S'agissant des activités médicales et commerciales

2.24) Sur la partie est du boulevard (vers le n°13), au niveau du Carrefour City, de la pharmacie, des cabinets de kinés, est-ce qu'il y aura des « arrêts minutes » d'aménagés ?

2.25) Où stationneront les VSL accompagnant des patients dans les cabinets médicaux et paramédicaux durant les consultations ?

2.26) Est-ce qu'il y aura un arrêt minute au 101 boulevard Jean Royer où se situe un commerce de vin (Cave à vins. Achat vins et restauration) ? Quel est l'avenir de ce commerce ? Comment pourra-t-il travailler ?

2.27) Est-ce que l'entrée du garage du « Nouveau Tours » sera restituée ? Quelles seront les conséquences de l'arrivée du tramway pour les activités de ce garage ? Est-ce que la ville de Tours proposera une alternative notamment un nouvel emplacement ?

2.28) Est-ce qu'il y aura un dialogue/concertation avec les acteurs économiques avant le début des travaux ?

Divers

2.29) Comment s'effectuera la collecte des ordures ménagères ? L'emplacement des PAV (points d'apport volontaire) a-t-il été concerté avec les habitants des rues adjacentes sous les fenêtres desquels ils vont être implantés ? Ce dispositif vous semble-t-il satisfaisant et suffisant pour certaines populations habitant le Bd : personnes âgées, PMR ?

2.30) Est-il prévu de refaire les collecteurs principaux d'eau de pluie vieux de 150 ans, ainsi que les canalisations ?

2.31) Ne serait-il pas judicieux de créer au droit du Jardin Boylesve et au droit de la Place Sidi Brahim des ponctuations végétales de part et d'autre de l'avenue qui permettraient de rythmer, et surtout de repérer, pour les piétons et usagers du tram, la localisation de ces deux stations sur une voie aussi longue ?

2.32) Concernant le Bd Jean Royer, la circulation en site banal ne risque-t-elle pas d'être chaotique avec la présence de 16 intersections sur un peu plus de 1000m et de nombreux accès riverains (garages) ?

3) Concernant la desserte de Saint-Pierre-des-Corps par le tramway et par le BHNS

3.1) Comment justifiez-vous que la 2^e ligne de tramway ne desserve pas la gare TGV de SPDC et ses milliers de voyageurs quotidiens ?

3.2) Comment justifiez-vous que la 2^e ligne de tramway ne desserve pas le quartier prioritaire la Rabaterie

3.3) Comment justifiez-vous que le BHNS s'arrête au centre commercial des Atlantes ?

3.4) Pouvez-vous confirmer que le BHNS entre Liberté et les Atlantes n'aura pas de voie réservée, ce qui limiterait son efficacité ?

3.5) Pourquoi ne pas avoir retenu une ligne BHNS qui desserve la gare TGV de Saint-Pierre-des-Corps ?

3.6) Pourquoi ne pas prolonger la ligne BHNS qui dessert les Atlantes jusqu'aux limites de SPDC et de la Ville au Dames, en passant par l'avenue Jacques Duclos, avec création d'un parking relais ? Il desservirait ainsi une zone industrielle, donc de nombreux emplois, un lycée, un centre sportif, des lieux fréquentés par des jeunes.

4) Concerne l'interconnexion des lignes place de la Liberté

4.1) Qu'est-ce qui empêchera techniquement de faire circuler le tramway de La Riche à Vaucanson à la mise en service de la ligne 2 en 2028 ?

4.2) Quel serait le surcout éventuel ?

4.3) De même qu'est-ce qui empêchera techniquement de faire circuler le tramway de La Papoterie à Vaucanson ?

4.4) Ne peut-on pas allonger le quai à Charcot pour recevoir des rames de la ligne 1 et de la ligne 2 afin de faciliter les correspondances ?

4.5) Les lignes 1 et 2 auront un tronc commun entre Verdun et Liberté. Le nombre de tramway sera donc nécessairement doublé sur cette section. N'y aura-t-il pas un impact sur la régularité ?

4.6) Ne peut-on pas mettre dès à présent un aiguillage de préfiguration en direction de la partie nord de l'avenue de Grammont ? Coût ?

4.7) Les voyageurs venant du sud par la ligne 2 voulant rejoindre le centre-ville devront prendre la ligne 1 à Charcot. Il en résultera une surcharge de passagers. Comment a été prise en compte cette surcharge ? Pourra-t-elle être prise en compte aux heures de pointe ?

4.8) La ligne 2 du tramway et le BHNS sont très proches au niveau de la Place de la Liberté, sans qu'une réelle correspondance existe : les stations « Charcot » du tram et « Liberté » du BHNS sont distantes d'environ 300m. Une évolution est-elle possible ? ». Il est paradoxal de ne pas prévoir une vraie correspondance entre deux lignes de transport en site propre.

5) Concerne l'hôpital Bretonneau

5.1) Quelle sera la distance entre la station desservant l'hôpital et le point d'accueil/information ?

5.2) Est-ce qu'il est prévu des navettes, électriques par exemple, entre la station et l'accueil de l'hôpital ?

5.3) De même est-ce qu'un itinéraire sécurisé pour cyclistes et piétons est prévu ?

6) Concerne l'hôpital Trousseau

6.1) Quelle sera la distance entre la station desservant l'hôpital et le point d'accueil/information ?

6.2) Est-ce qu'il est prévu des navettes, électriques par exemple, entre la station et l'accueil de l'hôpital ?

6.3) De même est-ce qu'un itinéraire sécurisé pour cyclistes et piétons est prévu ?

6.4) Ne peut-on pas déjà intégrer un aiguillage devant le CHRU Trousseau en direction de St Avertin pour préfigurer un prolongement ultérieur ?

6.5) Est-ce qu'il y a de la place pour faire un parking relais à Trousseau, y compris P+R en silo ?

7) Concerne la liaison CHRU Trousseau-La Papoterie

- 7.1) Quel est l'intérêt de prolonger la ligne 2 du tramway jusqu'à la Papoterie
- 7.2) Quel est le coût de la section CHRU Trousseau -La Papoterie ?
- 7.3) Plutôt que la liaison CHRU Trousseau La Papoterie, pourquoi ne pas avoir préféré un tronçon CHRU -Grands Champs vers une zone densément peuplée, qui aurait bénéficié aux habitants de Saint-Avertin ?
- 7.4) Pourquoi avoir conçu le tramway au centre de la chaussée plutôt qu'en position latérale, ce qui aurait permis une meilleure fluidité du trafic routier résiduel et un meilleur accès des services de secours au CHU en provenance du sud ?
- 7.5) Comment se fera la circulation des véhicules prioritaires (SDIS, SAMU, ambulances, etc.) entre La Papoterie et Trousseau ? Est-ce que les véhicules d'urgence auront accès à la plateforme du tramway ?
- 7.6) Est-ce que les voies cyclables seront connectées au réseau de Chambray ?
- 7.7) Est-ce que le tramway sera prioritaire aux intersections ?
- 7.8) Est-ce qu'il y aura une limitation de vitesse pour les véhicules routiers sur ce tronçon ?

B) Les problématiques transversales

8) Concerne les retombées environnementales

Quelles sont les retombées environnementales du projet qui sont attendues ?

9) Concernant la fréquentation

- 9.1) Quelle est la fréquentation attendue sur la ligne 2 ? comment a-t-elle été calculée ?
- 9.2) Comment justifier des rames de 43 mètres alors que des rames de 32 mètres auraient peut-être suffi ?

10) Concerne le choix du tramway

10.1) Pourquoi le dossier n'apporte aucune autre solution alternative au tramway comme le bus électrique, au gaz ou à l'hydrogène, voire le trambus. Qu'en est-il ?

10.2) Question de la commission

Plusieurs contributeurs ont avancé dans les alternatives de carburant notamment des bus, l'hydrogène. Dans le rapport de la CRC rendu public le 10 juillet 2024, c'est un thème qui a été évoqué : «... le renouvellement des bus est promis à des changements. En effet, la Commission européenne a proposé en février 2023 un objectif de zéro émission de CO² à partir de 2030 pour les bus urbains neufs. La perspective a été repoussée à 2035... »

Par ailleurs, la communauté de communes Touraine Vallée de l'Indre s'est emparée des questions énergétiques notamment en s'engageant dans le développement de l'hydrogène renouvelable sur le territoire. Elle s'est équipée des premières stations de distribution d'hydrogène de la Région Centre-Val de Loire.

A moyen terme, pourrait-il être envisagé de profiter de cette offre hydrogène pour alimenter les bus la Métropole de Tours faisant partie de la SEM Hy'Touraine ?

11) Concerne la comparaison des coûts tramway – BHNS

Durant l'enquête publique, le choix du tramway a souvent été opposé à celui du BHNS en termes de coûts. Qu'en est-il de la comparaison des coûts d'investissement, coûts par voyage par exemple ?

12) Concerne les futures lignes de bus

12.1) Quelles sont les modifications de lignes de bus induites par le projet : ajout de lignes, suppression, modifications de tracés et/ou de stations ?

12.2) Question de la commission

Qu'en sera-t-il des coûts d'exploitation qui restent à confirmer au vu de divers paramètres et à consolider avec le réseau de bus tel qu'il poursuivra son existence ?

Il n'est pas acquis que les futurs délégataires ne modifieront pas leurs prix à l'occasion des négociations du renouvellement de la délégation de service public fin 2025.

13) Concerne la 3^e ligne

Où en sont les études pour la 3^e ligne ? Pouvez-vous faire un point de situation succinct ?

14) Conséquences des travaux sur les bâtiments adjacents

Les conséquences des travaux sur les bâtiments adjacents ne sont pas évoquées dans le dossier. Pouvez-vous aborder le problème des assurances et des garanties ?

15) Concerne la circulation des tramways en bout de ligne

Est-il envisageable et techniquement possible (cadencement) de faire passer le tram sur une voie unique bidirectionnelle sur les extrémités du trajet afin de réduire les coûts et les emprises : tout ou partie de La Rue de la Mairie à La Riche jusqu'au P+R ; entre par exemple La Branchoire et La Papoterie ?

16) Concerne le tramway/vélo

16.1) Est-ce que l'on pourra emporter les vélos dans le Tram ?

16.2) Est-ce que les recommandations du CEREMA concernant l'aménagement des pistes cyclables seront prises en compte (largeur des voies, teinte homogène, différence de couleur entre piste cyclable et trottoirs, suppression des ressauts, etc.) ?

16.3) Quelles sont les mesures qui seront mises en place, en parallèle de l'aménagement de la ligne de tram B, pour assurer une continuité cyclable sûre pour toutes et tous, adjacente à ce nouveau tracé ?

16.4) Est-ce que les pistes cyclables seront prioritaires aux carrefours ?

16.5) Le collectif Cycliste 37 demande à ce que l'on étudie la compatibilité tramway-fret et en cas de réponse positive, promouvoir cette nouvelle fonctionnalité ?

17) Concerne l'accessibilité des PMR

Quels sont les aménagements prévus sur les quais de bus et de tram ou à leurs abords pour les PMR ? Les revêtements glissants ou en pavés doivent être proscrits, comme ceux qui sont des assemblages d'éléments et qui peuvent se desceller, à l'image des carreaux « Buren » en face des portes de tramway qui sont fréquemment cassés, manquants ou instables. Les ressauts sont également à éviter sur les aménagements d'accès ou sur les parcours piétons, comme c'est le cas à Liberté, Charcot ou Verdun pour accéder aux trottoirs.

18) Concerne les documents d'urbanisme

18.1) Est-ce que le projet est compatible avec le SCOT ?

18.2) La Papoterie : est-il normal de réaliser un parking sur une zone agricole qui de plus est cultivée ?

18.3) Comment démontrez-vous que le projet est compatible avec le SRADDET ?

19) Concerne le SERM

Comment vont s'articuler le SERM et le projet de ligne 2 ?

20) Concerne les conséquences du projet sur les résidences de Tours Habitat (n° 1261)

20.1) Tours Habitat, qui déclare être en contact avec Transamo, a envoyé un dossier de 100 pages accompagné d'un courrier dont les thématiques sont brièvement relatées ci-après :

- impact du tracé du BHNS sur le projet du renouvellement urbain du quartier Sanitas et les résidents de Tours Habitat ;

- interrogations sur les liaisons piétonnes, l'alignement des arbres sur le tronçon de l'avenue du Général de Gaulle ;

- relève plusieurs points de vigilance : accès aux halls des résidences, maintien de l'accessibilité des véhicules de secours, suppression de 128 places de stationnement, déplacement des PAV ;

- veillera à la compatibilité de l'aménagement des espaces publics impactés par le BHNS avec la résidentialisation dont les travaux auront lieu en 2025-2026 ;

- impact du tracé de la ligne 2 Tram rue d'Entraigues et le boulevard Tonnellé, le secteur Hélène Boucher, Les Fontaines et secteur Mme de Grignan.

C) Problématiques le long du tracé

21) Concerne l'arrivée à La Riche par la route de Saint- Genouph

21.1) Comment s'organisera la circulation en arrivant à La Riche par la route de Saint- Genouph puisqu'il ne sera plus possible de passer, comme actuellement, sous le pont rocade / VF ?

21.2) Est-ce que la piste cyclable unidirectionnelle sous les 2 ponts sera maintenue ? le cas échéant y aura-t-il une piste cyclable bidirectionnelle et un trottoir séparé ?

22) Concerne le tronçon Parc relais La Riche – Place de la Liberté

22.1) Pour se rendre en centre-ville de Tours depuis La Riche, il faudra changer de tramway à Charcot (rupture de charge) et prendre la ligne 1. Quel sera l'intérêt de prendre le tramway soit un trajet estimé à 25' alors qu'un BHNS direct avec une voie dédiée y serait en 15' ?

22.2) Est-ce que la ligne 15 qui traverse La Riche jusqu'au centre-ville de Tours sera maintenue ?

22.3) Quelle est l'avenir de la ligne 3a/b ?

23) Concerne les expropriations rue de la mairie à La Riche

23.1) Comment sont déterminés les prix pour les expropriations ?

23.2) Pourquoi faut-il exproprier l'ensemble des parcelles AP419 et 420 sur lesquelles se trouvent respectivement 8 et 9 garages ? Par ailleurs, 6 des 9 garages construits sur la parcelle AP420 se trouvent mitoyens d'une maison qui ne va pas être démolie dont l'entrée est au 126 bis rue de la mairie, ce qui rajoute à l'incompréhension.

23.3) L'expropriation de l'ensemble de ces parcelles n'est pas cohérente avec la figure 101 de la pièce M3a où il apparaît clairement qu'une partie des garages est préservée. Qu'en est-il exactement ?

23.4) Quel est le bénéfice réel pour le projet de ligne du tramway de l'expropriation de la totalité de certaines parcelles (Exemple : AP 419, AP 420, AP 339, AP 435) ?

23.5) Que vont devenir les « restes » des parcelles qui sont expropriées et qui ne correspondent pas à l'emprunte réelle du tramway (Exemple : AP 419, AP 420, AP 339, AP 435) ?

23.6) Pouvez-vous assurer que les « restes » de ces parcelles ne vont pas bénéficier à des promoteurs pour des opérations immobilières par exemple ? En d'autres termes, pouvez-vous nous assurer que l'on ne profite pas de l'arrivée du tramway, et donc de la déclaration d'utilité publique, pour faire des réaménagements qui n'ont rien à voir avec le tramway et qui lèseront les expropriés ?

24) Concerne les expropriations ave Pierre Mendés France

Pourquoi exproprier alors que l'avenue est très large ? Il semble qu'il soit possible de faire passer le tram et les voitures sur des avenues ou boulevards moins larges, comme à Tours nord par exemple, sans exproprier.

25) Concerne la rue d'Entraigues

Les arbres de la rue d'Entraigues, au droit du jardin Botanique, ont été identifiés comme un habitat de différents types de chauve-souris, dont l'espèce classifiée « vulnérable » des noctules. Le jardin Botanique contigu ainsi que les bâtiments pourraient offrir un habitat de secours. Néanmoins quelles sont les mesures prises pour empêcher la déstabilisation de la population de noctules ?

26) Concerne le Bd Tonnellé

26.1) Quel sera le profil en coupe du boulevard avec les différentes circulations (tram, bus, auto, cycle piéton) ?

26.2) Est-ce que les cyclistes circuleront sur une voie réservée ou partagée ?

27) Concerne la place de la Liberté

27.1) Serait-il possible d'aménager une traversée vélo pour ceux qui viennent du Sud vers l'école Buisson Molière le long du passage piéton ?

27.2) Est-il possible d'agrandir le périmètre au niveau de l'avenue du Général de Gaulle afin de désimperméabiliser le parking existant ?

28) Concerne le quartier des Fontaines

28.1) Un contributeur note que certains arbres de la bande centrale de l'avenue Stendhal seront coupés et demande s'il n'existe pas un moyen d'éviter cela ?

28.2) Il existe depuis 50 ans un tunnel sous l'avenue Stendhal entre l'entrée-ouest de la résidence Honoré de Balzac et la rue Vincent d'Indy. Les deux entrées ont été condamnées depuis de nombreuses années mais le tunnel lui-même n'a jamais été comblé. Est-ce que cela a été pris en compte ?

28.3) La « boucle » du quartier des Fontaines compte 3 stations (Piscine du Lac, Mozart, Fontaines) qui, certes, sur la ligne sont distantes de 570 et 597 m sur la ligne elle-même, mais dont on peut voir qu'elles se situent dans un rayon inférieur à 200m. Est-il possible de faire évoluer cette configuration par la suppression/déplacement d'une de ces stations ?

29) Concerne l'ave de l'Alouette et l'ave de Bordeaux

Pourquoi ne pas remplacer la voie verte par une piste cyclable bidirectionnelle séparée par un trottoir afin de limiter les conflits d'usage ; l'emprise disponible étant suffisante ?

30) Concerne la sortie d'autoroute devant la porte des Arts et la résidence Gallardon

30.1) Est-ce que la sortie d'autoroute sera maintenue ?

30.2) Y aura-t-il un rond-point ?

30.3) Comment s'insérera le trafic depuis la rue Rolland Pillain ?

30.4) Est-ce qu'il y a de la place pour agrandir le parking relais de la Sagerie ?

31) Concerne croisement de 4 axes : ave de Bordeaux/ave de la République/ave du Grand Sud/ave Bois Lopin

31.1) Pour le passage de ce croisement est-ce que les 2 lignes de tramway seront bien au nord, ce qui permettrait un meilleur écoulement du trafic routier à cet endroit : c'est ce qu'on devine sur la vidéo, mais ce n'est pas ce qui figure sur le plan page 73 de la pièce E ?

31.2) Pourquoi ne pas créer un rond-point à cet endroit ?

31.3) Pourquoi ne pas mettre l'ave du Bois Lopin en double sens pour des raisons de sécurité et de fluidité ?

32) Concerne la station Château Brancoire

32.1) L'association de défense du Hameau de la Cour attire l'attention sur le fait que la circulation avenue de la Brancoire particulièrement dense aux heures de pointe, rend difficile pour les usagers l'entrée et la sortie de la rue de la Barillerie et de l'allée des Bouvreuils et ce, malgré le marquage au sol (damiers) interdisant le stationnement sur ces damiers (interdit irrégulièrement respecté).

Il est demandé que la nouvelle configuration de la voirie du fait de la construction de la station Château Brancoire, prenne en compte ces difficultés afin de fluidifier le trafic des véhicules et l'accès aux voies précitées.

32.2) Par ailleurs, l'entrée comme la sortie de la rue de la Cour, côté avenue de la République, sont dangereuses pour les usagers qui coupent l'avenue après y avoir stationné le temps de s'insérer dans la circulation sens rue de la Cour ou sens avenue de la République ou pour accéder au parking des commerces. Il est demandé que l'accès soit rendu plus fluide et davantage sécurisé, réduisant ainsi accrochages et accidents.

33) Concerne La Papoterie

33.1) Combien y aura-t-il de places de parking ? 400 ou 200 comme certains le laissent entendre ?

33.2) Il n'y a qu'une seule entrée/sortie par un rond-point. Comment se fera l'accès à La Papoterie durant les travaux ?

33.3) Comment s'assurer que le quartier de La Papoterie ne devienne pas un second parking du tramway en raison de sa facilité d'accès et de sa proximité avec le quai ?

33.4) Est-ce que le rond-point des Barillers sera maintenu ?

32.5) Comment sera compensée la disparition de la zone humide ?

33.6) Suite au morcellement des parcelles 0182AY et 01884AY pour une surface de 46 851 m², il ne restera qu'une surface exploitable d'environ 28 000 m² condamnée à devenir une friche ! Est-ce qu'il y aura une clôture du parking pour protéger les terrains voisins du P + R ?

33.7) Pourquoi le projet ne prévoit-il pas de bassin de rétention pour protéger les bois et le plan d'eau adjacents de la pollution par les hydrocarbures engendrés par le P+ R via les eaux de ruissellement ?

34) Concerne le lotissement de La Papoterie

34.1) Le chemin piéton d'accès à la Papoterie, au droit de l'arrêt « Lycée Agricole », emprunté par les cyclistes et les piétons, n'est pas mentionné sur les plans. Est-ce qu'il pourra toujours être utilisé ?

34.2) Est-il prévu un accès à ce chemin pour les cyclistes depuis la piste cyclable et les piétons qui se rendront notamment à la station ?

34.3) Tout le long de la route de Loches, il y a actuellement une clôture avec un mur végétal qui atténue les nuisances sonores. Derrière cette haie, il existe un parcours de santé et un sentier botanique. Est-ce que la clôture sera restituée pour éviter les intrusions dans le lotissement ? Y aura-t-il un talus ? Y aura-t-il « re végétalisation » de cette bande ?

34.4) Quelles sont les coupes actuelles et projetées au niveau du lycée agricole et entre le lycée et le terminus ?

34.5) Quelles sont exactement les surfaces à exproprier et à déclasser dans le secteur de La Papoterie ?

34.6) Est-il envisagé une piste cyclable séparée sans discontinuité dans chaque sens de circulation ?

34.7) Quelle sera la voirie en sortie de lotissement ? Des feux ?

34.8) Est-ce que le muret en briques et le panneau « La Papoterie » seront conservés ?

35) Concerne la circulation au sud de Tours/Chambray/St Avertin

35.1) La décision « d'aller chercher » les usagers à La Papoterie ne peut se concevoir sans décision structurantes qui conduiront à « rabattre » les usagers de la route vers le parc relais. Quelles sont ces décisions ?

35.2) Quelles sont les décisions/actions pour empêcher que le trafic routier soit détourné vers la rue de Cormery, déjà bien saturée à certains moments de la journée ?

35.3) La région CVL vient d'investir 36 M€ pour la rénovation de la ligne SNCF Tours-Loches pour favoriser l'utilisation du train pour les personnes/travailleurs en provenance du sud de Tours, notamment du Lochois. N'y a-t-il pas une incohérence à vouloir également « capter » cette même population à La Papoterie ?

36) Concerne le hameau du Grand Porteau à Chambray

Y aura-t-il une piste cyclable qui reliera La Papoterie et le hameau du Grand Porteau

37) Concerne la circulation et notamment celle du BHNS, rue Mirabeau

37.1) Pour le BHNS, à la suite des nombreux accidents impliquant des voitures au sud du pont Mirabeau, est-il possible de revoir la géométrie du carrefour ?

37.2) En outre, pour le rond-point de la Rotonde est-il envisageable de créer des traversées piétonnes et cycles surélevées comme c'est le cas au rond-point Saint-Sauveur ?

37.3) La chaussée actuelle de la rue Mirabeau ne sera pas redimensionnée. Avec un tel trafic de bus (> à 500 /jour) et au vu de l'état de déformation actuel de la chaussée, il semblerait que la structure de celle-ci ne soit pas dimensionnée pour recevoir un tel trafic, les déformations du corps de chaussée générant des vibrations dans les habitations au passage des bus.

- 37.4) Est-ce que chaussée sera refaite ? Si oui, y aura-t-il un revêtement anti-bruit ?
 Est-il envisagé :
 37.5) de dévier camions et bus qui n'ont pas d'arrêt dans la rue (fil vert et Rémi) ?
 37.6) de réduire la vitesse de circulation dans la rue à 30 km/h ?
 37.7) un site propre dans une direction ? dans les deux sens de circulation ?

38) Concerne le centre de maintenance

- 38.1) Pourquoi ne pas avoir fait un 2ème centre de maintenance au sud pour éviter la paralysie du trafic si un nouvel accident sur un pont venait à se reproduire, du type de celui qui a vu l'effondrement de Pont Wilson en 1978 ?
 38.2) Chaque jour, les trams de la ligne 2 partiront du centre de maintenance pour rejoindre leur tracé à partir de la station Charcot, Place de la Liberté ; idem le soir pour rentrer au centre de maintenance. Est-ce qu'ils rouleront à vide sur cette partie de la ligne A ?
 38.3) Compte tenu de la possible saturation du centre de maintenance, comment sera envisagée la maintenance de la ligne 3 ?

39) Concerne les parcs relais

- 39.1) Est-ce que les parcs relais sont bien dimensionnés ?
 39.2) Quel sont les taux d'occupation espérés P+R Bords de Loire ? du P+R du Lac, du P+R de la Sagerie, du P+R de la Papoterie ?
 39.3) Est-ce qu'il y aura des emplacements pour les vélos ? De quels types ? Seront-ils sécurisés ?
 39.4) Y aura-t-il des toilettes dans les parcs relais ?

D) Question concernant des points particuliers sur l'itinéraire

40) Concerne le 126 bis, rue de la mairie à La Riche (n° 540 et 541)

Le sujet évoqué dans la partie qui suit fait l'objet des contributions 540 et 541 déposées sur le registre numérique, et d'une lettre avec AR adressée par Maître Isabelle Robert-Védie (avocate de M. Guerraoui et de Mme Ghez) ; documents auxquels on pourra utilement se référer.

De ces documents la commission tire les questions suivantes :

- 40.1) Concernant spécifiquement l'expropriation de la parcelle AP 846 qui a une géométrie particulière, n'y a-t-il pas une erreur car l'expropriation entraînerait la démolition du mur nord de la maison construite principalement sur la parcelle AP 847, non expropriée, et donc entraînerait la perte de jouissance et de l'utilisation de la propriété ?
 40.2) Quel est l'intérêt d'exproprier la totalité de la parcelle AP 846 qui constitue le seul accès à la maison enclavée construite sur la parcelle AP847 ?
 40.3) Pouvez-vous confirmer qu'à supposer que la maison soit laissée intacte, l'expropriation la rendrait conforme aux prescriptions UA3 et UA 12 du PLU de La Riche notamment en termes de sécurité pour les usagers de la voie publique et des personnes utilisant cet accès, d'emplacements de stationnement

41) Concerne le supermarché Lidl, rue du 11 novembre 1918 à La Riche (n° 639)

- 41.1) Est-ce que l'accès unique en voiture au supermarché sera supprimé ?
 41.2) Comment empêcher que le parking municipal devant le supermarché Lidl soit utilisé en parking relais du tramway gratuit ?
 41.3) Est-ce que les camions de livraison auront toujours accès au quai situé au bout de l'impasse Louis Pasteur ?

42) Concerne l'angle Bd Tonnellé / rue Michel Baugé (n°228)

On pourra se référer à la contribution avec son plan, de Mme PIOCHON, Présidente du conseil syndical de la Résidence Espace Tonnellé 106 Bd Tonnellé.

Ne peut-on pas revoir la courbe du tracé des rails du Tram à l'angle du Bd Tonnellé et de la rue Michel Baugé en la déplaçant d'un mètre ou deux de notre immeuble vers l'école Maryse Bastié qui est prévue être démolie ? La translation d'1m (si techniquement possible) éviterait d'être à

l'aplomb du parking du sous-sol et ne pénaliserait pas l'école, qui sera démolie à terme et dont les espaces « utiles » ne sont pas concernés par cette modification.

43) Concerne la résidence Rabelais au bout du boulevard Jean Royer, au-delà de la rue Giraudeau (n° 177)

La résidence comprend 4 bâtiments, 3 au nord du boulevard Jean Royer, un au sud.

43.1) Est-ce que l'accès par une rampe à la terrasse, appelée « la dalle », très empruntée quotidiennement (déménagement, livraisons, portage de repas, ambulance, etc.) sera maintenue ?

43.2) Est-ce que des places de parking seront redonnées aux résidents ?

44) Concerne le 76, rue Bobillot à Tours (n°1255)

Suite à des travaux Bld Jean Royer (place de parking et trottoir), le ruissellement des EP arrive au 76 rue Bobillot (M. Etienne). L'intervention de ce riverain tant auprès de la Métropole que de la mairie n'a pour l'instant pas été suivie d'effet. Dans le projet rien ne préfigure l'emplacement des avaloirs qui devront être positionnés de telle sorte qu'ils éviteront les débordements des EP chez ce riverain.

45) Concerne le 58, rue Auguste Chevalier (n° 1254)

Résidant au 58 rue Auguste Chevallier, Madame Lenoir possède un jardin qu'elle traverse pour se rendre à son garage qui s'ouvre sur le boulevard Jean Royer. Sur le plan, il n'est pas matérialisé. Madame Lenoir entend pouvoir continuer à disposer de cette sortie.

46) Concerne le 49 bis, boulevard Marchand Duplessis, maison au croisement avec le boulevard Jean Royer (n° 230)

Monsieur Beckerich est venu avec un plan (celui qui se trouve page 55 de la pièce E ?). Est-ce que ce plan a subi des modifications ?

47) Concerne le 173 bis, boulevard Jean Royer à Tours (n° 860)

Un arrêt du tram est prévu devant la maison :

47.1) Quel est l'impact du quai sur le soupirail qui s'ouvre vers l'extérieur de la maison et qui permet d'accéder depuis la cave à l'extérieur. Est-ce que l'ouverture du soupirail qui mesure environ 1,2 mètre de large et s'ouvre vers l'extérieur sera toujours possible ?

47.2) Est-ce que la pente du quai sera vers les maisons ce qui pourrait provoquer un écoulement d'eau de pluie vers la cave ?

47.3) Avec un quai qui devant cette maison, comment s'effectueront la mise en place d'un échafaudage pour l'entretien de la façade ou du toit, les livraisons par camion, de bois par exemple ?

47.4) Est-ce que la borne d'informations voyageurs sur le quai Sud peut être déplacée à la même hauteur que la borne du quai Nord pour que ce mobilier ne soit pas en face de la fenêtre ?

48) Concerne l'église Saint Charles de Foucault aux Fontaines (n° 1051)

Est-ce que l'accès à l'église Saint Charles de Foucault sera préservée durant le chantier et l'exploitation de la ligne (messes, funérailles, etc.) ?

49) Concerne le 5, avenue des Alouettes à Tours (n° 366, 792 et 1193)

49.1) Est-ce que la sortie de la propriété sera restituée ?

49.2) Le tramway va réduire les deux voies de circulation en une seule voie dans le sens de la montée, va entraîner des risques pour la sécurité des usagers de la voie publique et pour les personnes utilisant cette entrée/sortie plusieurs fois par jour (voitures, avec ou sans remorque, camions). Le projet va donc rendre l'accès dangereux à ma propriété, non conforme aux exigences de sécurité et donc non conforme au PLU. Serait-il possible d'étudier le financement par le projet d'une autre entrée, allée de La Rochefoucauld ?

50) Concerne la résidence Gallardon, avenue de La République à Tours (n° 305, 473, 720, 733 et 803)

50.1) Est-ce qu'il y aura toujours une sortie pour aller vers Tours (tourne à gauche), sachant que la sortie actuelle sera expropriée (allée Boris Vian) ?

50.2) Y aura-t-il une nouvelle entrée/sortie de la résidence qui comprend 220 logements, 7 immeubles, 600 personnes ?

51) Concerne l'expropriation des parcelles A14 A15 A115 en bordure de l'avenue de La République à Tours

51.1) Quelle est l'utilité de cette expropriation ?

51.2) Quelles sont les démarches mise en œuvre pour retrouver les propriétaires ? L'un d'entre eux, M. Jean-Jacques Leclerc (contribution 310), explique qu'il réside au même endroit depuis 2006 (3, rue de La Bruyère à Chambray) ?

NB de la commission : même étonnement de la part de M. Bruno Jeanne rencontré en permanence à Chambray le 1^{er} octobre. Un moteur de recherche (Google) nous apprend très facilement que :

- M. Bruno Jeanne, réside 21 rue de la Bruyère
- M. Jean-Jacques Leclerc, réside 3 rue de la Bruyère.
- Stéphane Galle et Virginie Rivierre, également sur la liste, résident au 18 rue de la Bruyère.

52) Concerne le 1, mail de la Papoterie à Chambray (n° 642)

S'agissant de la parcelle cadastrée AW215 où est installée la SCI I.D.AL :

52.1) Est-ce que le figuré rectangulaire gris et qui se superpose au bâtiment de la SCI et qui s'inscrit en dehors de l'opération est une erreur cartographique ? ou matérialise-t-il une opération ou un aménagement ?

52.2) Est-ce que la section de la piste cyclable qui longe la SCI sera réalisée lors des travaux du tramway ?

52.3) Quels sont les plans, le profil de travers, le profil en long de la section de piste cyclable au droit du bâtiment. ?

52.4) Quels sont les éléments techniques concernant l'assainissement des eaux pluviales pour s'assurer que le vide sanitaire sous le bâtiment de la SCI risque ou pas d'être concerné par des risques d'infiltration ?