

Département d'Indre et Loire
Syndicat Intercommunal des Transports en Communs de l'Agglomération Tourangelle (Sitcat)
Enquête publique sur le projet de révision du plan des déplacements urbains (PDU) de l'agglomération tourangelle).
Conclusions et avis du commissaire-enquêteur

PRÉAMBULE

L'examen des observations du public dans le rapport a permis de tirer des premières conclusions sur le ressenti du projet par le public et par moi-même.

Cette partie sera donc complémentaire aux réponses données par le Sitcat et par moi-même dans le rapport.

Chaque conclusion comprend deux parties. La première détaille les différents aspects d'un sujet en recherchant l'exhaustivité et le concret, l'évident et l'incontestable en rappelant brièvement l'avis du public, l'action du projet, le résultat de mes investigations - elle est mon constat - et la deuxième, comme dans le rapport, *en caractères italiques*, exprime mes conclusions « personnelles » sur les points cités en première partie.

Conformément à la nouvelle enquête publique en vigueur depuis le 1^{er} juin 2012, qui exclut les recommandations de l'avis, mes conclusions peuvent comprendre des suggestions au pétitionnaire, qui ne seront pas reprises dans mon avis.

Cet avis fait suite aux conclusions. Motivé, il peut être favorable, favorable avec réserve(s) ou défavorable. Les réserves sont des conditions que je pose. Elles devront être acceptées par le responsable du projet, sinon mon avis sera considéré comme défavorable.

Mes réponses, conclusions et avis sont exprimés volontairement en mode personnel. Le style et le vocabulaire s'écartent délibérément de ceux constatés dans les textes administratifs, réglementaires, juridiques ou politiques et peuvent étonner. C'est la totale indépendance du commissaire-enquêteur désigné par le tribunal administratif, qui offre cette opportunité d'exprimer librement une vision différente du projet fondée sur la participation du public et ma compréhension du sujet.

Enfin, après quelque trois mois de vécu dans le projet, il serait présomptueux de ma part de prétendre le modifier très sensiblement, même avec l'aide du public, compte tenu de sa complexité, alors qu'il est le fruit d'un travail de près de 3 ans de nombreux collaborateurs.

CONCLUSIONS

1.- DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE.

1. L'enquête s'est déroulée selon les prescriptions de l'arrêté signé par le président du comité syndical du Sitcat. Aucun incident n'est à signaler.
2. Les conditions de consultation du dossier et d'échanges avec le public étaient partout très satisfaisantes. Le personnel en charge du dossier s'est bien impliqué dans le bon déroulement de l'enquête.
3. Le dossier soumis au public était particulièrement bien présenté, très détaillé au point de vue environnemental et, sans abus de termes techniques, clair dans son expression. Volumineux en raison de sa conformité à la réglementation et abondamment pourvu de photos, de schémas, de graphiques et de statistiques récentes, il apportait une bonne information au public sur l'évolution passée et prévisible des déplacements urbains et sur la complexité des enjeux multiples à satisfaire. La définition du projet en phases progressivement concrètes aboutissant à 66 actions a révélé sa complexité et l'étendue de son domaine, mais nécessitait du temps pour le parcourir intégralement et l'appréhender.

2-Révision du PDU de l'agglomération tourangelle, ordonnance du Tribunal administratif d'Orléans n°E13000148/45 du 13/05/2013.

4. L'information du public sur l'ouverture et l'organisation de l'enquête a satisfait à la réglementation en la matière par voie d'affichage, par voie de presse, à plusieurs reprises, avant et pendant l'enquête, et sur les panneaux d'affichage des communes. L'exposition itinérante, particulièrement bien conçue et attrayante, invitait le public à découvrir le projet en éveillant son intérêt personnel. Les moyens d'information offerts par Internet ont été mis à la disposition du public. Ils permettaient de s'informer du projet sans se déplacer et d'exprimer des observations. Tout du moins pour ceux qui disposent de matériel informatique. Près de 2600 personnes se sont exprimées.
5. Pour autant des personnes se sont plaintes d'un manque d'information total accusant les porteurs du projet de le présenter en catimini.
6. Le nombre d'observations transmises par voie électronique est important.
7. Au début de l'enquête ne figuraient pas dans le dossier regroupant les avis des personnes publiques consultées obligatoirement les avis du conseil général d'Indre-et-Loire et des conseils municipaux de Ballan-Miré, Tours et Berthenay. Les trois premiers ont été reçus au Sitcat pendant l'enquête publique et annexés au registre pour l'information du public. Celui de Berthenay, non exprimé dans les délais réglementaires entre avril et juillet 2013 et non parvenu pendant l'enquête, est considéré favorable.

Mes conclusions.

- *L'enquête publique n'a pas posé de problèmes particuliers. Les personnels des services d'accueil des mairies sont habitués à renseigner les citoyens et, tout particulièrement en Touraine, remplissent leurs fonctions avec amabilité et politesse.*
- *Le dossier du projet et les pièces complémentaires avait, par leur seul volume, un aspect rébarbatif pour le citoyen désireux de se renseigner et même pour les personnes publiques associées sollicitées à émettre un avis sur un document, auquel elles n'avaient pas ou peu participé. La présence d'une synthèse ou d'un résumé non technique ne suffit pas à atténuer l'impression que le dossier soumis au public est fait par des spécialistes pour des spécialistes. On ne s'étonnera donc pas de la désaffection progressive du public pour les enquêtes publiques, même ici sur un sujet l'intéressant au premier chef : les déplacements urbains.*
- *L'inflation législative et réglementaire, la multiplication des parties prenantes et la justification des choix effectués toujours plus fournie dans la crainte de recours administratifs expliquent des dossiers très longs à étudier pour le public et pour le commissaire-enquêteur.*
- *L'information sur le projet a été excellente et poussée au-delà de la seule information réglementaire. Sauf à distribuer dans chaque boîte aux lettres, une synthèse du projet pour un coût prohibitif et de façon irréaliste, il restera toujours des mécontents de l'information donnée au projet.*
- *Les avis des personnes publiques sont une information complémentaire pour le public et pour moi-même, dès lors qu'ils sont adressés, dans les délais, au responsable du projet dans le cadre de la procédure de révision. Je n'ai pas à les examiner. En revanche, s'ils me sont adressés pendant l'enquête publique et donc obligatoirement annexés à un registre, je les examine comme une observation.*

- *Les observations par e-mail sont en nette augmentation par rapport aux enquêtes précédentes.*
- *Le nombre élevé d'observations rend difficile l'établissement d'une synthèse sous huitaine à compter de la clôture de l'enquête.*

2.- LE SUJET DE L'ENQUÊTE

Le sujet de l'enquête publique est le projet de révision du PDU de l'agglomération tourangelle en vigueur depuis 2003 dans les limites des 25 communes du Sitcat constituant le PTU actuel. Par 25 communes du Sitcat, il faut comprendre les 19 communes de la communauté d'agglomération Tour(s)plus, les 5 communes de la communauté de communes du Vouvrillon : Chanceaux sur Choisille, Parçay-Meslay, Rochecorbon, Vouvray et Vernou sur Brenne et une commune de la communauté de commune de l'Est-Tourangeau : La Ville aux Dames.

Les chapitres I-2 et I-3 du rapport ont rappelé, d'une part le cadre légal, réglementaire, administratif et territorial du projet, en citant les textes, pages 5 à 9, et d'autre part la nature, les raisons et le contenu du projet, pages 9 à 19. Le lecteur est invité à en prendre connaissance, si ce n'est déjà fait.

Mes conclusions.

1. *Par déplacements urbains, il faut entendre les déplacements urbains de personnes (piétons, cyclistes, automobilistes, transports en commun) et le transport des marchandises, ainsi que le stationnement des véhicules et, plus généralement, les rapports des déplacements avec l'utilisation de l'espace public et l'aménagement urbain.*
2. *On remarquera d'emblée que le périmètre des transports urbains coïncide avec les limites administratives des 25 communes sans considérer le caractère urbain ou rural des communes ou parties de communes. Ainsi, on distingue des communes rurales, semi-rurales ou semi-urbaines, périurbaines, urbaines et hyper-urbaines. Autrement dit, de nombreuses communes du Sitcat ne sont pas agglomérées à l'agglomération et ne devraient pas, de fait, être concernées par les déplacements urbains.*
3. *Parallèlement des communes situées dans le périmètre d'étude du projet sont agglomérées à l'agglomération comme Montlouis sur Loire et Veigné, mais hors PTU.*
4. *La première conséquence est la difficulté à appréhender la problématique des déplacements urbains de l'agglomération réelle dans une structure qui la recouvre imparfaitement, le Sitcat, avec un PTU décalé vers l'Ouest.*
5. *De toute manière, le sujet est clairement limité au PTU à 25 communes aux dates de l'enquête, mais l'incohérence décrite ici explique la difficulté révélée par l'enquête à gérer un système de transports efficace.*

3.- LES THEMES ABORDES PAR LE PUBLIC.

3-1. L'ensemble du projet.

1. 33 observations ou parties d'observations ont porté sur l'ensemble du projet. Parmi elles, 16 émanent de maires, de collectivités territoriales, de partis politiques, de chambres syndicales ou d'associations et 17 de particuliers.
2. Une approbation générale des objectifs du projet au regard de la protection de l'environnement, mais aussi un besoin de complément indispensable dans ce domaine.

3. Le manque d'ambition du projet par manque de grands projets contrairement au PDU 2003 et par seulement quelques projets précis et localisés.
4. L'abus d'études et de poursuites de réflexions, alors que des décisions de réalisation étaient attendues.
5. La concentration des projets sur le centre du noyau urbain et un effort moindre pour la périphérie.
6. Un accès assuré par tous les modes de déplacement pour le commerce de centre ville et les centres commerciaux.
7. Le PDU : aspect économique et social insuffisamment développé.

Mes conclusions.

Il est difficile de cerner en peu de mots le contenu des observations traitant de l'ensemble du PDU et encore plus d'en tirer des conclusions dans le délai de quelques jours, qui m'est accordé.

Toutes ces observations témoignent d'un haut niveau de réflexion. Les points ci-dessus excluent les autres grands thèmes abordés plus loin.

1. *Le traitement des déplacements urbains au regard de l'environnement est incontestablement le point fort du projet. On ne peut qu'approuver l'ensemble des objectifs. Toutefois, emportés par leur enthousiasme écologique les rédacteurs tombent parfois dans des excès, par souci de rigueur de leur argumentation, en allant trop loin. Par exemple, en déconseillant la construction de pistes cyclables au motif qu'elle accentuerait l'imperméabilisation des sols. On peut imperméabiliser quelques dizaines d'hectares pour les vélos. Plus sérieusement, le projet mesure bien la cible de la circulation motorisée à réduire, mais n'apporte pas de solution satisfaisante pour la pollution sonore et aérienne de l'A 10. Il ne fait pas de doute que le trafic local de 70 % sera réduit par le développement des mobilités actives dans l'agglomération, mais, point besoin de logiciel, pour constater que les 30 % de transit, essentiellement constitués de poids lourds, génèrent environ 40% de la pollution. La solution proposée de couvrir partiellement cette autoroute au niveau de l'avenue Pompidou interpelle par son irréalisme et son efficacité douteuse. Elle revient à construire un tunnel sur un pont. Une première mondiale ! La solution d'éloigner cette circulation de transit appartient à l'Etat, constructeur de cette autoroute. Cf rapport.*
2. *Points 3 et 4. Le manque d'ambition transparaissant des observations est de prévoir 2 nouvelles haltes ferroviaires au lieu de 4, de ne pas étudier un réseau express vélos et de ne pas en définir un droit de préemption sur le foncier qui lui serait nécessaire, de ne pas prévoir dans sa globalité le bouclage complet du périphérique, de limiter les axes forts structurants au noyau urbain central...En résumé, le manque de projets enthousiasmants et mobilisateurs.*
3. *Point 5. Le projet est accusé d'un « nombrilisme » constatable sur le plan des futurs axes fort de transports structurants Fil Bleu, qui sont localisés sur les seules communes de Tours, Saint Pierre des Corps et Chambray(nord).En fait, la logique du PDU est de développer les TC, là où c'est possible en raison d'une demande que seul un habitat dense et des emplois nombreux permet. Il en résulte une insatisfaction du public plus on s'éloigne du centre. Par contre, le réseau des déplacements doux n'est pas nombriliste puisqu'il peut se déployer davantage en périphérie, comme le rappelle le chef de projet dans sa réponse.*
4. *Point 6. L'accès en centre ville doit être maintenu pour les voitures et le projet l'assure. Ce qui est recherché, c'est une rotation rapide du stationnement. Un équilibre est à trouver. Trop de voies piétonnes aboutit parfois à une désertification*

commerciale, puis humaine difficilement réversible. Mais une politique volontariste des mobilités et de l'aménagement urbain avec refonte des voiries et des trottoirs, modernisation de l'accessibilité en voiture et développement des transports, telle que la propose, à peu de choses près le projet, devrait réussir à concilier développement commercial et qualité de vie.

5. *Point 7. Le projet est accompagné d'une évaluation environnementale réglementaire, détaillée et pertinente. Comme je l'ai écrit page 33 du rapport, le projet essentiellement préoccupé par des considérations environnementales doit, tout autant, favoriser un développement économique créateur d'emplois, soit disant « la priorité des priorités » et une société urbaine équilibrée, non partisane et solidaire dans les difficultés d'existence des plus fragiles, notamment les personnes âgées. Dans le dossier administratif, le préfet rappelle que les perspectives de développement économique, au travers de l'accueil de nouvelles entreprises et du développement des parcs d'activités, doivent constituer une composante stratégique de l'analyse des réseaux et des infrastructures de transports. La qualité d'un projet doit donc se mesurer à l'aune des trois évaluations environnementale, sociale et économique. Considérant le danger d'une inondation catastrophique pour l'agglomération tourangelle, j'en ajoute une quatrième : une évaluation sécuritaire au sens de la sécurité des personnes et des biens.*

3-2. Les transports en commun.

3-2-1. Fil Bleu.

1. La majorité des observations du public a porté sur les défauts du réseau de bus Fil Bleu expliquant la baisse de fréquentation constatée en 2009 et accentuée depuis, stigmatisant les conséquences de l'adaptation récente du réseau à l'arrivée du tramway et exigeant des mesures urgentes de rétablissement de lignes avec les fréquences de passage antérieures.
2. Le mécontentement, le désarroi et la colère que révèlent les observations, sont d'autant plus forts que les dysfonctionnements affectent non seulement les trajets domicile- travail, mais aussi la desserte des établissements scolaires et celle de quartiers entiers accentuant l'isolement des personnes âgées.
3. L'insatisfaction est limitée au nord de la Loire : Fondettes et surtout Saint Cyr sur Loire et ponctuellement au sud : Saint Avertin et Ballan-Miré, Tours-Prébendes.
4. L'offre de transport en commun est fonction de la demande pour une nécessaire maîtrise des coûts de gestion. Plus on s'éloigne du noyau urbain central, moins la demande est forte et plus l'offre est faible. Des lignes périphériques sont jugées impossibles.
5. Si les liaisons nord-sud donnent satisfaction dans l'ensemble, la demande de liaisons transversales est-ouest par bus ordinaire est forte dans les trois compartiments de terrain délimités par la Loire et le Cher, surtout au nord. Au nord, il est souhaité 3 lignes transversales directes : une en pied de coteau, une en partie centrale du plateau et une au nord en limite d'agglomération.
6. Conçus avec le souci de desservir le maximum de quartiers et d'établissements publics ou privés, les circuits de bus privilégient la ligne brisée à la ligne droite et des arrêts nombreux. Il s'ensuit une vitesse commerciale parfois inférieure à celle du vélo, sans parler de la voiture. Ajouté à une fréquence de passage réduite, ce défaut nuit à l'attractivité des transports en commun, qui n'est plus à améliorer, mais à soutenir. Le recours aux transports en commun devient, dans ces conditions, exceptionnel.

7. Fil Bleu dessert des communes rurales éloignées dans l'Ouest du périmètre avec des lignes longues à arrêts fréquents au seul motif que ces communes appartiennent à Tour(s)plus, membre du Sitcat.
8. Le projet fait effort sur les quartiers prioritaires.
9. Les déplacements des personnes âgées sont un souci majeur au vu des observations.
10. 4 axes forts structurants sont prévus par le projet pour renforcer la desserte d'est en ouest de l'agglomération.

Mes conclusions.

1. *Points 1, 2 et 3. Les observations du public apportent des informations particulièrement intéressantes et utiles. Elles permettent de connaître l'opinion du public sur le fonctionnement actuel de Fil Bleu. Toutes défavorables, elles sont limitées à certaines communes, essentiellement au nord de la Loire. Cela sous-entend que le fonctionnement de Fil Bleu est satisfaisant dans toutes les autres.*
2. *Les mesures prises par Fil Bleu à la suite des observations devraient rectifier, à compter du 12 novembre 2013, une bonne part des dysfonctionnements constatés. Elles intéressent 14 lignes de bus. Elles seront suivies d'autres.*
3. *Au-delà des récriminations portant sur la situation d'un arrêt d'autobus ou d'un horaire mal respecté, c'est bien la demande générale de transport en commun sur tout le périmètre de transports urbains qu'il faut retenir pour le PDU même dans les zones d'habitat peu dense. C'est bien là que les TC prendront des parts de marché sur l'automobile auprès d'habitants très motorisés.*
4. *Point 4. Ce point touche à la conception même du réseau de transports urbains en lien avec l'urbanisme. De nombreuses observations soutiennent que l'offre crée la demande. C'est vrai. La politique suivie par le projet conduit à toujours privilégier les mêmes secteurs urbanisés. D'où un sentiment d'inégalité, de manque d'équité. En fait, il faut faire les deux avec une offre adaptée et progressive : une offre forte avec des moyens de transports de grande ou moyenne capacité dans le centre et une offre progressive et permanente vers la périphérie. A commencer vers Fondettes, pôle relais de développement via Saint Cyr sur Loire, troisième ville du département.*
5. *Point 5. La reprise des liaisons directes de bus vers le centre de Tours est demandée, ainsi que des liaisons transversales Est-Ouest au nord de la Loire. Ces dernières, par des habitants qui n'allaient presque jamais au centre de Tours.*
6. *Points 6. Contenter tout le monde est certainement très difficile. Mais devoir rester longtemps dans un bus est rédhibitoire.*
7. *Point 7. La desserte des communes rurales du périmètre devrait être assurée par Fil Vert. Il ne s'agit pas de transports urbains. J'ai déjà abordé ce sujet à la page 65 du rapport. Le PTU doit être défini avant le PDU. Un PTU cohérent à l'échelle de l'agglomération réelle tourangelle devrait englober toutes les communes urbaines ou semi urbaines de l'agglomération, sans distinguer leur appartenance à telle ou telle communauté de communes ou communauté d'agglomération. Ni le Sitcat actuel, ni la communauté « d'agglomération » Tour(s)plus ne sont adaptés à la réalité urbaine pour traiter des déplacements urbains avec cohérence sur 10 ans. Un syndicat intercommunal ou intercommunautaire des déplacements urbains tourangeaux, SIDUT ou appelé autrement, créé à compter du 1^{er} janvier 2014, me semblerait plus approprié.*
8. *Points 8 et 9. L'aspect social du projet n'est pas à négliger. A juste titre, les quartiers prioritaires font l'objet de 4 actions, mais ils ne doivent pas être les seuls. Les déplacements des personnes âgées, qui représentent près de 25 % de la population et*

demain 30%, sont à résoudre sur tout le périmètre. Conscientes de ne plus pouvoir inéluctablement utiliser leur véhicule, elles sont demandeuses de transports en commun ou de transports adaptés. Le risque d'isolement doit être réduit de multiples manières. L'action 11 du projet devrait y contribuer.

9. *Point 10. J'ai donné une première réponse sur les axes forts page 97 du rapport. De nombreuses observations avec pétitions demandent un engagement à construire une deuxième ligne de tramway d'est en ouest de La Riche à l'hôpital Trousseau via la gare de Saint Pierre des Corps. D'autres des lignes à haut niveau de service desservant les hôpitaux et cliniques sensiblement sur les mêmes directions. Le plan du réseau structurant Fil Bleu du projet répond à ces demandes, car il n'est défini, entre la Loire et le Cher, que dans les parties centrales du noyau urbain. La fin des trajets de lignes terminée par une flèche ouvre toutes les possibilités, quant à leurs terminus. Y compris un tracé nord-sud d'un axe fort à Saint Pierre des Corps conforme à celui du SCOT. Considérant les observations écrites et orales faites au cours de l'enquête, trois axes forts supplémentaires ou complémentaires seraient justifiés : un axe La Riche – Gare de Saint Pierre des Corps via la Place de la Liberté, un axe Fondettes – pôle d'échanges de Fondettes – Saint Cyr sur Loire – Tranchée et un axe nord Saint Pierre des Corps à deux branches : une vers la gare de Saint Pierre des Corps et une vers La Ville aux Dames- ZACOM de La Ville aux Dames- Montlouis sur Loire plateau.*

3-2-2. Réseau ferré.

1. Le public demande :
 - une véritable navette entre la gare de Tours et la gare de Saint Pierre des Corps,
 - une desserte de la gare de Saint Pierre des Corps par Fil Bleu avec axes forts vers le sud sous les voies ferrées et vers l'ouest vers La Riche via Jean-Jaurès et Bretonneau ou via la place de la Liberté,
 - des plus grandes capacités de stationnement en gare de Saint Pierre pour les vélos et les voitures,
 - deux haltes ferroviaires à Fondettes et à La Ville aux Dames en sus des deux prévues par le projet.
2. Le projet prévoit de renforcer la desserte ferroviaire de l'agglomération en remettant à niveau les axes ferroviaires les moins capacitaires et en donnant au complexe Tours-Saint Pierre des Corps les moyens d'absorber davantage de trafic. Il prévoit de créer deux nouvelles haltes ferroviaires à La Riche et au carrefour de Verdun et de conforter les deux pôles d'échanges métropolitains de Tours et de Saint Pierre des Corps.

Mes conclusions.

En complément et en résumé de ma réponse des pages 105 et 106 du rapport, il ressort que la navette entre la gare de Tours et la gare de Saint Pierre des Corps relève de la SNCF et non du Sitcat. Elle est hors sujet. L'épisode de la billetterie commune annulée confirme que la SNCF reste dans une logique interurbaine, même si les voyageurs peuvent en pratique acheter un billet pour effectuer le trajet et effectuer un voyage urbain.

C'est à la SNCF de créer par exemple, une navette automatique entre les deux gares, augmenter la capacité en voie au sud de la gare de Saint Pierre des Corps et ajouter une voie au pont rail du carrefour Edouard Vaillant- Jolivet.

De même, les deux haltes du projet éventuellement augmentées de celle de Fondettes et de La Ville aux Dames seraient créées par la SNCF sur demande du Sitcat, le Sitcat ayant à adapter le réseau Fil bleu pour les desservir le moment venu.

Ce qui est bien dans le sujet, c'est la desserte de la gare de Saint Pierre des Corps par Fil Bleu par des axes structurants vers d'autres points de l'agglomération.

En conséquence, le projet est fondé à ne pas prévoir d'axe fort entre les deux gares.

J'ajoute que, pour lever la contrainte technique de la voie empruntée par les TGV, la halte ferroviaire de La Ville aux Dames pourrait être étudiée sur la ligne Tours –Bléré et non celle d'Amboise, au sud des voies, avec une passerelle vers les deux parties de la ville.

3-3. Les déplacements routiers.

Un sujet a suscité des observations nombreuses du public : le prolongement du périphérique nord.

Dans le rapport ont été examinées successivement les observations favorables et défavorables. Les arguments développés dans les premières sont rassemblés page 110 et dans les secondes page 116 du rapport.

Par ses observations favorables ou défavorables, le public demande de cesser de réfléchir et de prendre une décision levant le doute et les rumeurs sur ce sujet à polémique.

Dans ma réponse globale en 8 points, pages 116 et 117, j'ai rappelé les termes de l'action 45 du projet et le contenu du SCOT sur les infrastructures routières, exprimé ma conception d'un périphérique enrichie des observations du public. Mes conclusions résultent aussi d'une reconnaissance du terrain.

Mes conclusions.

- 1) Cette révision du PDU est l'occasion, qu'aurait dû saisir le SCOT, parce qu'elle était attendue de lui, de fixer un tracé terminant le périphérique, qui engage les collectivités territoriales sur la durée.*
- 2) Un fuseau achevant le périphérique de Saint Cyr sur Loire à Chambray-lès-Tours doit être déterminé, même si sa réalisation est échelonnée sur 10, 20 ou 30 ans pour un droit de préemption sur l'emprise.*
- 3) La solution la plus radicale, la plus conservatrice, mais la plus irresponsable, est de ne rien faire.*
- 4) Le tracé logique, traditionnel et économique serait de poursuivre jusqu'à la RD2 , puis entre Notre Dame d'Oé et Tours, le nord de la base aérienne, le sud de Parçay-Meslay, par un tunnel entre Rochecorbon et Vouvray, un pont sur la Loire au nord-est de La Ville aux Dames, puis la LGV en main courante.*
- 5) Le tracé acceptable serait de poursuivre jusqu'à la RD2 au rond point de Newark on Trent, puis les boulevards jusqu'à la Loire de Marmoutier sous réserve d'un profil périphérique en superstructure sur tous les carrefours et d'une isolation acoustique particulièrement soignée, puis une traversée de la Loire en oblique sud-est sans franchir la levée sud faisant office de merlon acoustique vers Saint Pierre des Corps et La Ville aux Dames et dans le lit du fleuve, puis LGV en main courante. L'intégration dans le paysage naturel et culturel du site du val serait certainement possible en tenant compte des sévères critères de l'UNESCO.*

- 6) *Ce deuxième tracé a ma préférence. Il utilise en partie en les réadaptant des voies existantes : les boulevards. Il supprime les bouchons sur les carrefours. Il est suffisamment éloigné des habitations. S'agissant du Boulevard du Danemark et du lotissement des Drouets, mon étude des plans au 1/2000 du PLU de Tours confirmée sur le terrain indique une distance de 150 m avec les maisons les plus proches et la traversée d'une zone d'activités au sud comme au nord. En revanche, le secteur habité des Compagnons d'Emmaüs serait impacté et nécessiterait un traitement particulier approprié : passage souterrain ou couverture, qui, de plus, améliorerait la situation actuelle des riverains.*

3-4. Les déplacements à pied et à vélo.

Le projet fait de longs développements sur les cheminements doux donnant l'impression qu'enfin les déplacements à pied et à vélo seront pris au sérieux. C'est un point fort du dossier, qui y voit à juste titre un bon potentiel de report modal des déplacements. Mais, en même temps, du fait même que le PDU est un document d'orientations, plus intellectuel que concret, le citoyen cycliste redoute que la problématique vélo reste un problème noyé dans des études et des discussions n'aboutissant pas à des réalisations.

Je ne reprends pas le texte de ma réponse aux observations du public, page 140 du rapport, qui est une première conclusion.

- 1) Davantage que les déplacements motorisés et ferrés, qui disposent de ponts et d'infrastructures, qui leur sont exclusivement dédiés : autoroutes, voie express, voies ferrées, les déplacements à pied et à vélo sont les parents pauvres de l'agglomération sur le sujet de l'enquête.
- 2) L'agglomération est caractérisée un grand nombre de coupures naturelles et artificielles, qui cloisonnent physiquement et socialement l'agglomération et qui s'opposent aux déplacements à pied et à vélo. Ce constat est fait à chaque enquête publique d'aménagement.
- 3) Le PDU retient 5 lieux de projet ou d'études de franchissement de coupures urbaines dont celui de la traversée de la Loire entre Saint-Cyr-sur-Loire et La Riche. Il prévoit des liaisons majeures, des liaisons de maillage et des liaisons à créer basées sur les schémas établis par le conseil général et Tour(s)plus.
- 4) Le franchissement de la Loire à Saint Cyr permettant de boucler l'itinéraire Loire à Vélo est recherché en privilégiant l'utilisation des ponts existants : périphérique et voie ferrée.
- 5) Dans son avis parvenu pendant l'enquête et repris avec ma réponse pages 49 et 50 du rapport, le conseil général estime impossible d'affecter une voie dédiée aux piétons et cycles sur les deux viaducs routiers existants de la route départementale 37 (périphérique).
- 6) La construction d'une passerelle sur la Loire à Saint Cyr sur Loire est considérée par le Sitcat coûteuse et impactant l'environnement.
- 7) Depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, le pont rail sur la Loire de la ligne d'Amboise est emprunté par des piétons et des cyclistes, qui mettent pied à terre au passage des trains. Cf entretien avec le maire de Vouvray du 3 octobre 2013.
- 8) Pas moins de 6 actions du projet sont prévues pour améliorer les cheminements doux.

Mes conclusions.

- 1) *Points 3 et 7. Les 6 actions au bénéfice des piétons et des cyclistes prévues par le projet et rappelées page 140 du rapport ne sont pas minces, si elles sont réalisées, et répondent aux critiques de manque d'ambition du projet.*
- 2) *Toutefois, le projet manque de programmes enthousiasmants et mobilisateurs, d'une envergure digne de l'agglomération. A cet égard, même un commencement de réseau express vélo serait suffisant pour convaincre le public de la capacité d'action des décideurs.*
- 3) *Point 1. Les franchissements en site propre pour véhicules motorisés et trains étaient justifiés au XIX^{ème} siècle et au début du XX^{ème} en raison du danger présenté par les machines à feu et les automobiles naissantes pour les piétons et les cyclistes. On en est encore là au début du XXI^{ème} siècle. L'incapacité à construire jusqu'à aujourd'hui, en zone urbaine, des ponts ouverts à la fois aux véhicules motorisés, aux piétons et aux cyclistes est sidérante.*
- 4) *Point 3. Parmi les 5 franchissements retenus par le projet, 2 semblent impératifs au public : le franchissement de la Loire à Saint Cyr et le doublement ou l'adaptation du pont d'Arcole. Il est nécessaire d'ajouter un franchissement des voies ferrées au droit de la station de tramway Suzanne Valadon et à La Ville aux Dames dans la perspective d'une halte.*
- 5) *Points 4, 5, 6 et 7. L'impossibilité à construire une voie sur les deux viaducs de Saint Cosme du périphérique réduit l'étude du franchissement au pont ferré de la Motte. Mon étude des horaires de trains pour voyageurs franchissant ce pont constate 2 à 3 trains en provenance de Château du Loiret du même ordre en provenance de Vendôme. Après modernisation de cette dernière ligne, c'est 4 ou 5 trains qui circuleront, soit une quinzaine par jour. En conséquence, la désaffectation de l'une des deux voies ferrées du pont au trafic ferré au profit d'une voie piétonne et cycliste est parfaitement envisageable. Séparée des piétons et des cyclistes par un mur de sécurité, la gestion de son trafic ne doit pas être insurmontable, quand on la compare à celle de la gare de Saint Pierre des Corps avec plus de 200 trains par jour sur 4 voies et une voie en épie. Le cas du pont de Montlouis-sur-Loire, justifié à l'époque par la destruction des ponts sur la Loire par les bombardements, qui perdure aujourd'hui sans accident et sans émoi quiconque, prouve bien la faisabilité de cette proposition. A défaut, une passerelle dédiée devrait être construite, son coût et son impact environnemental étant largement compensés par son intérêt pour la santé et la qualité de vie des riverains.*

3.- CONCLUSION GENERALE.

Le projet de révision du PDU révèle d'emblée un travail multidisciplinaire remarquable sur l'espace urbain en évolution et les circulations diverses, qu'il génère constamment. Il en résulte que ses orientations, ses objectifs et ses actions ne peuvent pas soulever d'objections majeures, tant ils sont axés sur l'amélioration des conditions de vie des habitants.

Le projet répond, autant que faire se peut, aux préoccupations environnementales des citoyens. Mais, s'agissant de leurs déplacements, leur principal souci est d'ordre pratique et quotidien. Ils veulent aller au plus vite, au plus court, au moins cher, au plus sain en panachant si nécessaire les modes de transports. Tout le reste est littérature.

Les citoyens attendent beaucoup du PDU. Ils admettent la nécessité d'études, mais elles ne doivent pas s'éterniser. Si le PDU se contente de réfléchir sur 10 ans, il ne faut s'attendre à de l'enthousiasme pour lui. En fait, beaucoup s'attendait à voir prise la décision d'une deuxième ligne de tramway, d'une halte ferroviaire, d'une passerelle, d'un périphérique... D'où une certaine déception et la critique d'un manque d'ambition.

Les principaux soucis manifestés au cours de l'enquête ont été :

- La desserte des établissements scolaires au nord de la Loire et, ponctuellement au sud ;
- La baisse de l'offre de transport en commun au nord de la Loire et en périphérie ;
- Les déplacements des personnes âgées sur tout le périmètre;
- La desserte insuffisante ou impliquant des correspondances de la gare de Saint Pierre des Corps et, corrélativement, l'absence de navette SNCF Tours-Saint Pierre des Corps ;
- La création d'une gare ou halte ferroviaire à Fondettes et La Ville aux Dames ;
- La demande de liaisons transversales est-ouest au nord et au sud de la Loire et la desserte des zones d'activités et des zones commerciales;
- Les discontinuités et, souvent, la dangerosité du réseau de pistes cyclables ;
- Le maintien de l'accès aux commerces de centre ville et de périphérie et aux zones d'activités ;
- Le prolongement du périphérique nord ;
- La voie de liaison et de desserte d'une future zone d'activités à Joué-lès-Tours ;
- La pérennité de la desserte en transports en commun des villes de La Ville aux Dames, Vouvray et Vernou sur Brenne entraînée par la réduction projetée du périmètre des transports urbains. Question examinée pages 64 et 65 du rapport ;
- La pollution de l'A 10 ;
- Les coupures naturelles et artificielles de l'agglomération, obstacles aux déplacements.

Le projet définit précisément ce qu'est un axe fort de transport urbain :

- des temps de parcours optimisés,
- une bonne régularité et une fiabilité des horaires,
- une fréquence d'au moins 10 minutes en heure de pointe et 15 minutes en

journée,

- une large amplitude horaire de desserte et une permanence du service,
- un confort d'usage amélioré par l'accessibilité et l'information dynamique.

Or, c'est précisément ce que demande le public, non seulement pour les axes forts, mais pour tout le réseau.

L'usage du vélo présente le plus fort potentiel de report modal permettant d'atteindre les objectifs du plan au moindre coût. Il semble même plus fort que celui des transports en commun. Investir sur le vélo dans une agglomération aussi plate, c'est véritablement améliorer l'image de la ville à court terme.

Le PDU a une structure en peigne : de l'idée déclinée jusqu'à l'action, du général au particulier, de l'intellectuel au concret. Axes- orientations- objectifs-actions. Cette ossature présente l'avantage de pouvoir ajouter des axes, des orientations, des objectifs et des actions ou les modifier sans avoir à reprendre tout le projet.

Les objectifs environnementaux sont donc globalement approuvés. En revanche, selon les observations, les aspects économiques et sociaux ne semblent pas être suffisamment

développés dans le projet. Les déplacements urbains, ce sont des flux économiques et professionnels incessants et pas seulement des mobilités individuelles. Le traitement inégalitaire des dessertes dans le noyau urbain et à la périphérie interpelle même s'il est justifié financièrement par des contraintes d'exploitation. La problématique personnes âgées sans réelle solution, le décroissement très limité de la ville, les études toujours renouvelées inquiètent malgré un dossier révélateur d'un travail important et soigné.

Enfin, le périmètre des transports urbains actuel et prévu à compter du 1^{er} janvier 2014 réussit la gageure de rassembler des communes rurales et urbaines et d'exclure des communes urbaines et rurales, tout en ne recouvrant pas l'agglomération urbaine réelle. C'est pourquoi la souplesse d'un syndicat intercommunal ou intercommunautaire des déplacements urbains à créer me semble préférable à une communauté de communes ou d'agglomération pour gérer les déplacements urbains.

AVIS

Cet avis résulte de l'étude du dossier, de l'examen des observations du public, des reconnaissances faites sur le terrain, de l'environnement du projet, ainsi que des conclusions.

- Considérant que le projet est conforme aux textes légaux et réglementaires rappelés dans le rapport et, notamment, les articles du code des transports relatifs au PDU ;
- Considérant les plans, schémas et documents de portée supérieure tel que le SCOT de l'agglomération tourangelle approuvé le 27 septembre 2013 ;
- Considérant le « cadrage préalable à l'évaluation environnementale » du préfet d'Indre-et-Loire (DREAL) du 9 novembre 2011 ;
- Considérant le « porter à la connaissance juridique » transmis au Sitcat le 20 mars 2013 par le préfet d'Indre-et-Loire ;
- Considérant les avis des personnes publiques associées au projet ;
- Considérant les observations du public exprimée pendant la durée de l'enquête publique,

j'ai l'honneur d'émettre un **avis favorable** au projet de révision du plan des déplacements urbains (PDU) de l'agglomération tourangelle

sous réserve de :

- 1) D'améliorer la desserte de transports en commun au nord de la Loire et en périphérie et, notamment celle des établissements scolaires, étant considéré que si la demande principale se situe dans le centre de Tours, elle existe aussi ailleurs ;
- 2) De procéder à une évaluation économique et sociale du projet en vue de déterminer des actions complémentaires favorables à la création d'emplois (desserte de zones d'activités actuelles, en développement ou futures...) et permettant de favoriser les déplacements des personnes âgées ;
- 3) D'ajouter 3 axes forts structurants de transports en commun :
 - La Riche- Le Plessis - Beaumont-Chauveau – Place de la Liberté- Atlantes- gare de Saint Pierre des Corps,
 - Fondettes – Pôle d'échanges de Fondettes – Saint Cyr sur Loire- Tranchée,

- La Riche – Saint Pierre des Corps nord puis 2 branches, une vers la gare de Saint Pierre des Corps et une vers La Ville aux Dames – ZACOM de La Ville aux Dames – Montlouis sur Loire plateau. Les deux dernières dans la perspective des pôles relais de développement de Fondettes et Montlouis sur Loire fixés par le SCOT ;
- 4) D'étudier et de réaliser deux haltes ferroviaires supplémentaires à Fondettes et à La Ville aux Dames, cette dernière avec une passerelle vers les deux parties de la ville ;
- 5) D'étudier et de réaliser, au minimum dans un premier temps jusqu'à la RD 2, le bouclage du périphérique de Saint-Cyr-sur-Loire à Chambray-lès-Tours selon une proposition de tracé s'appuyant sur la voirie existante des boulevards et précisée plus haut ;
- 6) D'étudier et de réaliser une passerelle pour piétons et cyclistes sur la Loire de Saint Cyr sur Loire à la Riche, à défaut d'une possibilité sur les deux viaducs routiers de Saint Cosmes, par suppression d'une des deux voies ferrées du pont de la Motte ou, à défaut, indépendante des deux ouvrages existants ;
- 7) D'étudier et de réaliser une passerelle pour piétons et cyclistes sur les voies ferrées au droit de la station de tramway Suzanne Valadon.

A Civray de Touraine, le 14 novembre 2013

Richard RATINAUD
Commissaire-enquêteur

-Monsieur Jean GERMAIN,
Président du Sitcat,
Sitcat,
56 ter, avenue Marcel Dassault
BP 60422

37204 TOURS Cedex 3.

- Madame la Présidente du Tribunal administratif d'Orléans,
28, rue de la Bretonnerie,
45057 ORLEANS cedex 1.