

Département d'Indre-et-Loire
Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de l'Agglomération Tourangelle (Sitcat)
Enquête publique portant sur le projet de révision du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération tourangelle (PDU).
Rapport du commissaire-enquêteur

PRÉSENTATION

Nature ou objet de l'enquête : projet de révision du plan des déplacements urbains de l'agglomération tourangelle approuvé le 25 juin 2003.

Références : Code des transports : articles L 1214-1 et suivants.

Code de l'environnement : articles L 122-4, L 123-1 et suivants, articles R 123-1 et suivants.

Arrêté préfectoral du 6 juillet 2010 portant extension du périmètre des transports urbains de l'agglomération tourangelle.

Délibérations du conseil syndical du Sitcat du 25 mars 2010 relative à la décision d'engager la révision du PDU et du 11 avril 2013 arrêtant le projet de révision du PDU.

Note de cadrage préalable à l'évaluation environnementale du projet transmise par la DREAL le 9 novembre 2011 et la contribution des services de l'Etat, notamment le porter à connaissance juridique du 17 septembre 2012 et la synthèse des enjeux du 20 mars 2013.

Décision du président du tribunal administratif d'Orléans n° E13000148/45 du 21 mai 2013 désignant un commissaire-enquêteur titulaire et un commissaire-enquêteur suppléant.

Arrêté n° 2013-07-01 du 9 juillet 2013 du président du Sitcat prescrivant l'ouverture et l'organisation d'une enquête publique relative au projet de révision du PDU de l'agglomération tourangelle.

Période d'enquête : du lundi 16 septembre 2013 au jeudi 17 octobre 2013 inclus.

Identité et qualité du commissaire-enquêteur titulaire: Monsieur Richard RATINAUD, colonel en retraite de l'armée de terre.

Identité et qualité du commissaire-enquêteur suppléant: Monsieur Joël BROSSEAU, inspecteur du permis de conduire en retraite.

Pétitionnaire : Monsieur le Président du Sitcat, 56 ter, avenue Marcel Dassault, BP 60422, 37204 TOURS cedex 3.

PRÉAMBULE

Le commissaire enquêteur rédige deux documents distincts et non dissociables : le rapport et les conclusions motivées avec son avis personnel, qu'il remet au pétitionnaire, ici, le président du Sitcat. Il en adresse une copie au président du tribunal administratif d'Orléans.

Le **rapport** traite successivement de

- généralités : objet de l'enquête, cadre juridique, contexte réglementaire, administratif et territorial du projet, nature et caractéristiques du projet, composition du dossier soumis au public...
- l'organisation et du déroulement de l'enquête : désignation du commissaire-enquêteur et de son suppléant, modalités de l'enquête, contacts, visites, concertation préalable, information du public, climat, incidents...
- l'analyse et de l'examen des observations et propositions du public suivies des réponses éventuelles du maître d'ouvrage au procès verbal de synthèse des observations rédigé, sous huitaine, par le commissaire-enquêteur dès la fin de l'enquête, avec la réponse du commissaire-enquêteur pour chacune d'elles ou exprimé de façon globale, par thèmes, dans le cas d'observations récurrentes.

Les **conclusions personnelles** tirées par le commissaire-enquêteur du rapport et de l'étude du projet **et son avis motivé** sur la globalité du projet.

Ces deux documents seront consultables durant un an, à compter de la clôture de l'enquête, dans les mairies des 25 communes incluses dans le périmètre des transports urbains et sur le site Internet : <http://mobilite.agglo-tours.fr>

Sommaire du rapport

I – Généralités.	
Cadre légal, réglementaire, administratif et territorial.....	5
Nature, raisons et contenu du projet.....	9
Evaluation environnementale.....	16
Composition du dossier.....	19
II – Organisation et déroulement.....	21
III- Analyse et examen des observations.	
Relation comptable et codification.....	24
Observations relatives au dossier.....	25
Observations relatives à l'ensemble du dossier.....	27
Observations relatives aux aspects législatifs, réglementaires et territoriaux.....	62
Observations relatives aux TC Fil Bleu desserte des établissements scolaires.....	65
Observations relatives aux TC Fil Bleu desserte et fréquence.....	72
Observations relatives aux TC Fil Bleu réseau structurant.....	92
Observations relatives au réseau ferré voyageurs.....	98
Observations relatives au réseau ferré marchandises.....	100
Observations relatives aux gares et haltes.....	101
Observations relatives au réseau routier- périphérique nord.....	106
Observations relatives au réseau routier- périphérique sud.....	117
Observations relatives aux autres voies routières.....	121
Observations relatives aux mode de déplacements doux : piétons, cyclistes.....	125
Observations relatives à l'intermodalité et aux liaisons transversales.....	140
Observations relatives au stationnement.....	143
Observation relative au rapport mobilités et urbanisme.....	149
Observations relatives à l'utilisation de l'espace public et à la voirie.....	150
Observations relatives à l'accessibilité.....	152
Observations relatives à l'environnement.....	153
Observations relatives aux outils de sensibilisation et de communication.....	157
Observations relatives à l'aéroport.....	157
Observations relatives à l'approvisionnement de l'agglomération.....	158
ANNEXE	
Réponse globale du Sitcat.....	160

I.1 – L’objet de l’enquête publique.

L’objet de l’enquête publique était de faire connaître au public le projet de révision du plan des déplacements urbains de l’agglomération tourangelle et de recueillir ses observations, propositions ou contre-propositions pour éventuellement le modifier avant son approbation par le conseil syndical du Sitcat. Parallèlement au projet proprement dit, qui comportait un rapport d’évaluation environnementale et une annexe accessibilité des personnes à mobilité réduite, le public disposait d’informations complémentaires rassemblées dans un dossier administratif comprenant, notamment, les avis des personnes publiques consultées ou associées. La composition de ces différentes pièces est détaillée plus loin.

I.2 – Le cadre légal, réglementaire, administratif et territorial du projet.

Le dossier soumis au public définissait très précisément ces cadres en rappelant l’énoncé des textes juridiques à appliquer pour la révision du PDU et la manière de les adapter au projet dans une expression écrite claire et compréhensible, à la fois, pour les concepteurs du projet et pour le public invité à s’exprimer.

Ne sont repris ici, très sommairement, que les textes principaux et les considérations territoriales essentielles fixant le cadre et le contenu du projet et, par voie de conséquence, l’une des bases de raisonnement du commissaire-enquêteur dans l’examen des observations du public, dans ses conclusions et dans le fondement de son avis.

Cadre légal.

La loi d’orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 définit la politique globale de déplacements dans une agglomération à un horizon de 10 ans.

La loi d’orientation pour la ville (LOV) du 13 juillet 1991 prescrivant la diversification de l’offre en transports dans les agglomérations et le désenclavement de certains quartiers.

La loi sur l’air et l’utilisation rationnelle de l’énergie (LAURE) du 30 décembre 1996 rend obligatoire l’élaboration d’un PDU pour les périmètres des transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

La loi solidarité et renouvellement urbain (SRU) du 13 décembre 2000 appliquée dans les SCOT et les PLU. Le PDU devant être compatible avec le SCOT et les PLU avec le PDU. Cette loi donne la possibilité d’élargir au territoire du SCOT le périmètre des transports urbains (PTU), espace géographique dans lequel s’applique le PDU.

La loi pour l’égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées du 11 février 2005 prescrivant la prise en compte de l’accessibilité des personnes à mobilité réduite dans la révision du PDU, en introduisant une annexe accessibilité obligatoire.

La loi Grenelle I du 3 août 2009 promouvant le développement durable et conciliant la protection et la mise en valeur de l’environnement, le développement économique et le progrès social. Elle fixe un objectif de réduction des gaz à effet de serre (GES) et des polluants, de développement prioritaire des transports collectifs et de lien entre densification urbaine et desserte en transports en commun.

La loi Grenelle II du 12 juillet 2010 réaffirme le rôle du PDU en tant qu’outil d’une politique de transports et de développement durable. Elle rend obligatoire l’évaluation des émissions polluantes et de GES. Elle prescrit l’installation de systèmes de charge pour

favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides. Elle affirme l'échelle intercommunale comme principe pour l'élaboration des documents d'urbanisme et, notamment, dans son article 19, prévoyant dans le cas d'un PLU intercommunal (PLUi) que les orientations d'aménagement et de programmations relatives aux transports (OAP) peuvent tenir lieu de PDU si l'EPCI en charge de ce PLUi est aussi autorité organisatrice des transports urbains (AOTU). Enfin, cette loi renforce les compétences des autorités organisatrices de transports (AOT).

Cadre réglementaire.

L'ordonnance n° 2004-489 du 3 juin 2004 transposant la directive européenne 2001/42/CE du 27 juin 2001 rend obligatoire la réalisation d'une évaluation environnementale en cas de révision du PDU. L'évaluation consiste à apprécier, par mode de déplacements, les incidences de la mise en œuvre du PDU sur l'environnement au sens écologique, patrimonial sécuritaire et conservateur de ce terme : sur la qualité du cadre et des conditions de vie, la gestion de l'eau, la sécurité des biens et des personnes, la protection des milieux naturels et du patrimoine culturel, puis d'en définir les mesures complémentaires propres à les favoriser ou, au contraire, à les annuler ou réduire. Cette évaluation est effectivement réalisée selon une procédure qui permet d'examiner les conséquences positives et négatives d'un projet ou d'un programme de développement sur l'environnement. La première phase pour le chef de projet consiste à saisir l'autorité de l'Etat compétente en matière d'environnement (ici le préfet avec le service instructeur DREAL Centre) pour connaître le degré de précisions des informations devant contenir l'évaluation ou rapport environnemental concrétisé dans une note de cadrage. (Ref. code de l'environnement art. L122-1 et suivants, art. R122-20 et suivants). Cette évaluation est une des pièces constitutives du dossier du projet. Elle donne lieu à un avis de l'autorité environnementale joint aux autres avis des personnes publiques annexés au projet de PDU soumis à enquête publique. L'évaluation environnementale ne s'arrête pas avec l'approbation du projet de PDU. Elle continue pendant toute la mise en œuvre du plan par l'observation de ses incidences sur l'environnement au moyen d'indicateurs de suivi.

Le code des transports (art. L1214-1) précise que le PDU définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement dans le périmètre de transports urbains (PTU). Le PDU s'applique à un PTU et à un seul. Toutefois, le périmètre d'étude du PDU peut être plus large que celui du PTU.

Le même code des transports (art. L 1214-2) prévoit 11 objectifs généraux pour les PDU :

- L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès et la protection de l'environnement et de la santé.
- Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite.
- L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements en opérant un partage de la voirie équilibré entre tous les modes de transports et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste.
- La diminution du trafic automobile.
- Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et de la marche à pied.
- L'amélioration de l'usage principal du réseau de voirie.
- L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement.
- L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires

aux activités commerciales et artisanales.

- L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques (plans de mobilité, utilisation des TC et covoiturage).
- L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'usage des TC par les familles et les groupes.
- La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge pour favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

En application de la loi LAURE, l'article L 1214-3 prescrit que l'établissement d'un PDU est obligatoire dans les PTU inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Le périmètre du PDU correspond exactement au PTU, qui lui est prédéfini (art. L 1231-4 à 7 et jurisprudence Les Angles, CE 10 octobre 2003.)

Le PTU correspond également à la couverture des communes pouvant bénéficier du service des transports collectifs urbains, soit la desserte par une ou plusieurs lignes des services de transport du Sitcat, sur 5 km maximum, distance portée à 7 km sous conditions. Toutefois, une commune n'adhérant pas au Sitcat, donc hors du PTU, peut bénéficier de ce service sous certaines conditions (arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes, art.71). Pérenniser cette dérogation ou l'étendre à d'autres territoires n'est pas recommandé, car les communes hors PTU ne sont pas concernées par le versement transport : taxe à laquelle sont assujetties les entreprises de plus de 9 salariés situées au sein d'un PTU de plus de 10 000 habitants. Or, cette ressource est déterminante pour préserver la capacité à mener et financer un service de transports urbains. De plus, cette distinction peut nuire à la cohérence de la politique de transports sur l'agglomération, notamment dans le cadre des actions portées par le PDU (Porter à la connaissance juridique du dossier, page 9).

Le code des transports (art. L 1214-8) prévoit l'évaluation des PDU tous les 5 ans et leur révision, le cas échéant.

Cadre administratif.

Le Sitcat est l'autorité organisatrice des transports urbains (AOTU) depuis le 2 janvier 2002, date à laquelle la communauté d'agglomération Tour(s)plus et 6 communes du nord-est de l'agglomération lui ont transféré leur compétence d'organisation des transports urbains. L'AOTU est chargée d'élaborer, de réviser et de mettre en œuvre le PDU dans son périmètre de compétence qui correspond au périmètre de transports urbains (PTU).

L'arrêté d'organisation d'une communauté d'agglomération (Tour(s)plus) vaut établissement d'un PTU sur un périmètre équivalent.

Le PDU en vigueur depuis juin 2003, qui a pour objectif de promouvoir les modes alternatifs à la voiture, a fait l'objet d'un bilan par le Sitcat en s'appuyant notamment sur les résultats de l'enquête ménages déplacements réalisée dans l'agglomération tourangelles en 2008.

Parallèlement, le 1^{er} janvier 2010, les quatre communes constituant la communauté de communes de la Confluence ont intégré la communauté d'agglomération Tour(s)plus. L'adhésion de nouvelles communes vaut de droit extension du PTU du PDU en vigueur, qu'il est nécessaire de réviser pour considérer les déplacements dans un territoire élargi à 25 communes.

Le comité syndical du Sitcat, organe délibérant de l'AOTU, a décidé la révision du PDU le 29 juin 2011. Cette décision entraîne l'association obligatoire à l'élaboration du projet de révision :

- des services de l'Etat et, notamment, du préfet du département au titre de l'autorité environnementale, de la direction départementales des territoires au

titre de l'association de l'Etat et de la DREAL Centre au titre du service régional de l'environnement ;

- du conseil général d'Indre-et-Loire et du conseil régional au titre d'autorités organisatrices de transports ;
- du syndicat mixte de l'agglomération tourangelles (SMAT) en tant que représentant de l'établissement public porteur du projet de SCOT, dont le territoire comprend le périmètre du PDU.

Cette association a été concrétisée par un « cadrage préalable à l'évaluation environnementale » du préfet du 9 novembre 2011 (DREAL) précisant le contenu du rapport environnemental devant accompagner le projet et les enjeux à prendre en compte par thématiques : exposition au bruit, qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre, consommations d'énergie et d'espace, risque naturel inondation, protection des milieux naturels sensibles et continuités écologiques, sécurité des déplacements et accessibilité, paysage et patrimoine, risques technologiques, risques naturels autres qu'inondation et gestion des eaux. L'ensemble étant examiné dans son impact sur la santé humaine et les mesures propres à le réduire ou l'annuler.

La contribution de l'Etat au projet s'est traduite par un « porter-à-la-connaissance juridique » transmis au Sitcat le 20 mars 2013 et rédigé par le service urbanisme et habitat de la direction départementale des territoires d'Indre-et-Loire. Pour l'essentiel, ce document traite successivement de la nécessité et de la démarche d'élaboration d'un PDU, de ses objectifs et de son contenu, de ses rapports de compatibilité avec les documents de portée supérieure d'échelles locale, régionale et nationale et d'autres informations utiles à sa révision (risques naturels et technologiques, préservation de la biodiversité et du patrimoine, prévention du bruit, servitudes d'utilité publiques, documents et ressources à consulter). Véritable guide pour le chef de projet, il présente sous la forme de schéma et de tableau avec commentaires, les différentes étapes de la procédure de révision en faisant ressortir les points essentiels.

Le comité syndical du Sitcat a approuvé le projet de révision par délibération du 11 avril 2013, qui a été transmis aux personnes publiques associées (PPA) pour avis à exprimer dans un délai de 3 mois. L'avis du conseil général d'Indre-et-Loire, reçu hors délais le 26 septembre 2013, a été considéré comme une observation en cours d'enquête et annexé au registre d'enquête du Sitcat.

Sur demande du Sitcat, le tribunal administratif d'Orléans a désigné un commissaire-enquêteur titulaire, Monsieur Richard RATINAUD, et un commissaire-enquêteur suppléant, Monsieur Joël BROSSEAU, par décision n° 13000148/45 du 21 mai 2013.

L'arrêté d'organisation et d'ouverture de l'enquête publique a été pris par Monsieur Jean GERMAIN, président du Sitcat, le 9 juillet 2013 sous n° 2013-07-01. Un dossier complet et un registre ont été mis à la disposition du public au Sitcat et dans 10 mairies ou mairie annexe sur les 25 communes du périmètre en privilégiant l'importance de sa population ou sa situation géographique. Les autres communes disposaient d'une synthèse non technique du projet pour information du public.

Cadre territorial.

Le cadre territorial du projet correspond aux limites actuelles du PTU regroupant la communauté d'agglomération Tour(s)plus, 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 communes de l'Est-Tourangeau : La Ville aux Dames.

Le 1^{er} janvier 2014, les communes de Chanceaux sur Choisille, Parçay-Meslay et Rochecorbon quitteront la communauté de communes du Vouvrillon pour la communauté d'agglomération Tour(s)plus (arrêté préfectoral du 12 mars 2013). L'extension du périmètre

8— PDU agglomération tourangelles, ordonnance du Tribunal administratif d'Orléans n° 8
E13000148/45 du 21/05/2013

de Tour(s)plus vaut retrait de ces 3 communes du Sitcat.

Le 24 juin 2013, les communes de La Ville aux Dames, Vouvray et Vernou sur Brenne ont été invitées par le président du Sitcat à délibérer sur le principe d'une dissolution du SITCAT à compter du 1^{er} janvier 2014 dans un souci de simplification de l'action territoriale et dans la perspective d'une reprise de sa compétence « transports urbains » par la communauté d'agglomération Tour(s)plus. Par le même courrier, il était mentionné que ces communes, hors du périmètre de Tour(s)plus, seront assurées du maintien d'une desserte des transports en commun, sans cotisation de 1 € par habitant au titre de l'appartenance au syndicat et sans versement transport pour les entreprises de ces communes assujetties à cette taxe à compter de la même date. Il était précisé que la desserte de ces trois communes par transport en commun pourra être maintenue par voie conventionnelle.

La conséquence de ce mouvement territorial serait la création d'un nouveau PTU pour le PDU révisé coïncidant avec les limites territoriales de la communauté d'agglomération Tour(s)plus à compter du 1^{er} janvier 2014.

I.3 – Nature, raisons et contenu du projet:

Nature du projet.

La nature du projet est la révision réglementaire à 10 ans du PDU en vigueur depuis le 25 juin 2003. La politique globale des déplacements suivie dans l'agglomération tourangelles depuis une décennie nécessite une actualisation.

Le « porter-la-connaissance juridique » de l'Etat explique très bien la nature du projet. Comme en 2003, le nouveau PDU doit comporter une dimension stratégique de planification en anticipant les évolutions à long terme et une dimension opérationnelle en déterminant les projets et les actions prioritaires de la collectivité à court terme. Comme en 2003, les choix en matière de déplacements ou de stationnement sont interdépendants et nécessitent des orientations cohérentes et concertées écrites dans un plan suivi par l'autorité organisatrice des transports dans le périmètre défini. Mais, aujourd'hui, la politique des déplacements doit être repensée de manière à assurer un développement des villes équilibré, qui conforte l'attractivité des territoires et en assure la desserte, tout en préservant l'environnement et la qualité de vie des populations. Replacé au sein du projet d'agglomération global qu'est le SCOT approuvé le 27 septembre 2013, soit au cours de cette enquête, la révision du PDU élaborée en parallèle du projet de SCOT est l'occasion d'une mise en adéquation des enjeux d'urbanisme, de transports et de déplacements.

La synthèse du projet figurant au dossier reprend les mêmes idées en les précisant. Elle rappelle que le PDU, comme en 2003, concerne l'ensemble des déplacements quel que soit leur mode et prend en compte les déplacements de personnes, ainsi que l'organisation du transport des marchandises, le stationnement et le partage de l'espace public. Comme en 2003, le PDU doit promouvoir les modes alternatifs à la voiture particulière, proposer un développement durable de la mobilité et modifier les comportements. Aujourd'hui, les raisons de la révision sont l'exploitation de l'enquête ménages déplacements de 2008, la modification du PTU de 2010, l'analyse du bilan de la réalisation du PDU entre 2003 et 2011, l'application des lois Grenelle I et II avec, notamment, l'obligation d'une évaluation environnementale pour tout projet, la loi de 2005 relative à l'accessibilité, objet d'une annexe obligatoire dans le PDU, et le SCOT de l'agglomération.

Les enjeux et l'ambition du projet.

Le dossier soumis au public comprend, en annexe 1, un diagnostic du territoire en s'appuyant sur les récentes études du SCOT. Les atouts et les faiblesses de l'agglomération y sont détaillés en matière de mobilités, de protection de l'environnement et de la santé,

d'équité sociale, de sécurité des usagers et d'accessibilité. L'usage prépondérant de la voiture, conséquence de l'expansion urbaine, y est mesuré et les perspectives de développement des autres modes y sont indiquées notamment autour des pôles définis par le SCOT : Fondettes, Ballan-Miré et Montlouis sur Loire offrant une densité suffisante. En effet, les espaces périurbains, du fait de leur faible densité, rendent difficile, voire impossible, une desserte par les transports collectifs. Le diagnostic révèle la faible part du transport ferroviaire qui n'achemine plus que 1% des marchandises sur l'agglomération. Il souligne la forte pénalisation des déplacements par les grandes infrastructures routières, ferroviaires et fluviales qui cloisonnent les communes et les quartiers. Au sujet de la Loire et du Cher, il rappelle le risque inondation qui représente un risque naturel majeur sur le PTU.

Le projet proprement dit est un plan d'actions listées après avoir déterminé les enjeux du plan à partir du diagnostic et de la nature du projet. Ces enjeux sont :

- protéger l'environnement et la santé,
- donner la priorité aux modes doux,
- poursuivre le développement des transports en commun,
- maîtriser l'urbanisation périphérique,
- garantir la cohésion sociale,
- prendre en compte l'évolution de la société,
- construire une stratégie d'évaluation en continu,
- garantir la cohérence des politiques publiques.

Le PDU ambitionne de diminuer la place de la voiture particulière, d'améliorer la qualité de l'air et de réduire la consommation énergétique, de contribuer à la protection de la santé et à la sécurité du territoire.

Cette ambition se traduit en 66 actions devant permettre d'atteindre des objectifs chiffrés dans l'évolution de la répartition des parts modales de déplacements constatée en 2008 et espérée en 2023 : deux roues motorisées de 1,5 à 1%, voiture particulière de 55 à 47%, transports collectifs de 8 à 13%, marche à pied stationnaire à 30% et vélo de 4 à 9%. L'évolution de cette répartition étant mesurée sur toute la période par l'AOTU sur le territoire du PTU.

Le plan d'actions du PDU : axes et orientations du projet.

La manière d'obtenir ces résultats se définit en un plan d'actions organisé autour de 5 axes, chaque axe étant décliné en 2, 3 ou 4 orientations.

- Axe 1 : donner la priorité aux modes alternatifs à la mobilité motorisée individuelle.
 - Orientation 1 : faire des modes actifs une solution au quotidien ;
 - Orientation 2 : développer l'attractivité des transports en commun ;
 - Orientation 3 : faciliter l'intermodalité.
- Axe 2 : garantir la mobilité pour tous.
 - Orientation 1 : accompagner la mobilité dans les quartiers prioritaires ;
 - Orientation 2 : assurer la mobilité aux personnes à mobilité réduite.
- Axe 3 : construire la ville des courtes distances.
 - Orientation 1 : organiser l'urbanisation des territoires autour des transports collectifs ;
 - Orientation 2 : promouvoir un urbanisme qui favorise les alternatives à la voiture ;
 - Orientation 3 : rééquilibrer le partage de la voirie.
- Axe 4 : mieux organiser la mobilité motorisée.
 - Orientation 1 : faire du stationnement un outil de régulation des mobilités ;

- Orientation 2 : apaiser les circulations et limiter les impacts du trafic automobile ;
- Orientation 3 : organiser l’approvisionnement de l’agglomération ;
- Orientation 4 : inciter à l’usage raisonné de l’automobile.
- Axe 5 : partager une culture de la mobilité.
 - Orientation 1 : renforcer la coordination des acteurs de la mobilité.
 - Orientation 2 : développer des outils de sensibilisation et de communication.

Le plan d’actions du PDU : les objectifs de chaque orientation.

Les orientations de chaque axe sont elles-mêmes précisées par des objectifs à atteindre numérotés pour toutes les orientations de 1 à 32.

Axe 1, O1 : donner la priorité aux modes alternatifs à la mobilité motorisée individuelle en faisant des modes actifs une solution au quotidien.

1. Planifier la politique de développement des modes doux.
2. développer les services d’accompagnement des mobilité actives.
3. Résoudre les points faibles des réseaux piétons et vélos.

Axe 1, O2 : donner la priorité aux modes alternatifs à la mobilité motorisée individuelle en développant l’attractivité des transports en commun.

4. Développer un réseau de transports collectifs urbains hiérarchisés autour d’axes forts et prioritaires.
5. Améliorer le maillage du territoire par les transports en commun.
6. Renforcer la desserte ferroviaire de l’agglomération.

Axe 1, O3 : donner la priorité aux modes alternatifs à la mobilité motorisée individuelle en facilitant l’intermodalité.

7. Développer et aménager les lieux d’intermodalité.
8. Favoriser le passage d’un réseau à l’autre.

Axe 2, O1 : garantir la mobilité pour tous en accompagnant la mobilité dans les quartiers prioritaires.

9. Poursuivre l’amélioration de la desserte des quartiers d’habitat social par les modes alternatifs à la voiture.
10. Développer les services d’accompagnement à la mobilité.

Axe 2, O2 : garantir la mobilité pour tous en assurant l’accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR).

11. Coordonner les actions pour offrir des chaînes de déplacements complètement accessibles.
12. Améliorer l’information sur les parcours accessibles.

Axe 3, O1 : construire la ville des courtes distances en organisant l’urbanisation du territoire autour des transports collectifs.

13. Promouvoir un développement urbain cohérent et compact sur le territoire.
14. Intensifier l'urbanisation dans les secteurs desservis par les transports collectifs.

Axe 3, O2 : construire la ville des courtes distances en promouvant un urbanisme qui favorise les alternatives à la voiture.

15. Penser ensemble projets urbains et mobilités.
16. Utiliser les PLU pour inciter au report modal.

Axe 3, O2 : construire la ville des courtes distances en rééquilibrant le partage de la voirie.

17. Donner une plus grande place aux modes alternatifs à l'automobile dans l'espace public.

Axe 4, O1 : mieux organiser la mobilité motorisée en faisant de stationnement un outil de régulation des mobilités.

18. Organiser l'offre de stationnement pour inciter au report modal.
19. Agir sur la réglementation et le contrôle pour renforcer l'efficacité de la politique de stationnement.

Axe 4, O2 : mieux organiser la mobilité motorisée en apaisant les circulations et en limitant les impacts du trafic automobile.

20. Conforter la hiérarchie des voies.
21. Apaiser les principaux axes routiers et les entrées d'agglomération.
22. Améliorer la cohabitation entre les modes.
23. Réduire les nuisances du trafic automobile.

Axe 4, O3 : mieux organiser la mobilité motorisée en organisant l'approvisionnement de l'agglomération.

24. Préserver les potentialités en matière de fret ferroviaire.
25. Elaborer une politique d'approvisionnement de l'agglomération.

Axe 4, O4 : mieux organiser la mobilité motorisée en incitant à l'usage raisonné de l'automobile.

26. Poursuivre l'encouragement à l'utilisation mutualisée de l'automobile.
27. Promouvoir les véhicules propres.
28. Promouvoir les solutions permettant de moins se déplacer.
29. Promouvoir les plans de mobilité.

Axe 5, O1 : partager une culture de la mobilité en renforçant la coordination des acteurs de la mobilité.

30. Développer des outils mutualisés.
31. Améliorer le pilotage des politiques de mobilités.

Axe 5, O2 : partager une culture de la mobilité en développant des outils de

32. Sensibiliser aux enjeux de l'écobilité.

Le plan d'actions du PDU : les objectifs réalisés en actions.

Les objectifs sont à leur tour décomposés en actions numérotées de 1 à 66.

O1 : planifier la politique de développement des modes doux

1. en élaborant un plan piéton,
2. en confortant le schéma directeur cyclable de l'agglomération.

O2 : développer les services d'accompagnement des mobilités actives

3. en créant une station vélo près de la gare de Tours,
4. en développant les incitations financières pour l'usage du vélo.

O3 : résoudre les points faibles des réseaux piéton et vélo

5. en mettant en oeuvre un programme d'entretien et de rénovation du réseau cyclable,
6. en résorbant les discontinuités majeures du réseau doux,
7. en diminuant l'encombrement des trottoirs.

O4 : développer un réseau de transports collectifs urbains autour d'axes forts et prioritaires

8. en développant le réseau urbain Fil Bleu autour d'axes à haut niveau de service.

O5 : améliorer le maillage du territoire par les transports en commun

9. en faisant évoluer les lignes de maillage et suburbaines du réseau urbain Fil Bleu,
10. en coordonnant l'offre départementale et régionale avec le réseau urbain.
11. en réfléchissant à l'opportunité de développer un transport à la demande.

O6 : renforcer la desserte ferroviaire de l'agglomération

12. en optimisant la desserte ferroviaire,
13. en étudiant l'opportunité de la création de deux projets de halte ferroviaire dans le cœur métropolitain,
14. en renforçant le lien entre les gares de Saint Pierre des Corps et Tours.

O7 : développer et aménager les lieux d'intermodalité

15. en confortant les pôles d'échanges métropolitains de Tours et Saint Pierre des Corps,
16. en aménageant des pôles d'échanges d'agglomération et locaux,
17. en diversifiant les parcs relais.

O8 : favoriser le passage d'un réseau à l'autre

- 18. en poursuivant le développement de la tarification multimodale et de la billettique interopérable,
- 19. en améliorant l'information multimodale,
- 20. en encourageant les rabattements en modes doux vers les gares et vers les lignes de transports en commun.

O9 : poursuivre l'amélioration de la desserte des quartiers d'habitat social par les modes alternatifs à la voiture

- 21. en améliorant la desserte des quartiers prioritaires par les transports collectifs,
- 22. en encourageant les pratiques actives dans les quartiers prioritaires.

O10 : développer les services d'accompagnement à la mobilité

- 23. en développant des outils au service de la mobilité des habitants des quartiers prioritaires.

O11 : coordonner les actions pour offrir des chaînes de déplacements complètement accessibles

- 24. en améliorant l'accessibilité du réseau de voirie en cohérence avec les SDATC établis.

O12 : Améliorer l'information sur les parcours accessibles

- 25. en développant des outils d'information sur les parcours accessibles,
- 26. en améliorant l'accessibilité de l'information.

O13 : promouvoir un développement urbain cohérent et compact sur le territoire

- 27. en maîtrisant l'urbanisation en s'appuyant sur l'armature urbaine.

O14 : intensifier l'urbanisation dans les secteurs desservis par les transports collectifs

- 28. en augmentant la densité et la mixité pour renforcer les transports collectifs,
- 29. en expérimentant les contrats d'axes et contrats de pôles

O15 : penser ensemble projets urbains et mobilités

- 30. en mettant en place des outils pour assurer la coordination urbanisme-transports.

O16 : utiliser les PLU pour inciter au report modal

- 31. en organisant le stationnement privé dans les PLU pour encourager au report modal,
- 32. en améliorant le maillage du réseau piétonnier.

O17 : donner une plus grande place aux modes alternatifs à l'automobile dans l'espace public

- 33. en appliquant des principes de partage de l'espace public,
- 34. en aménageant la voirie pour faciliter la circulation des bus,
- 35. en repensant la place des modes doux dans les zones d'activités économiques et commerciales.

O18 : organiser l'offre de stationnement pour inciter au report modal

- 36. en repensant l'offre globale de stationnement,
- 37. en améliorant l'attractivité des parkings en ouvrage et parcs relais.

O19 : agir sur la réglementation et le contrôle pour renforcer l'efficacité de la politique de stationnement

- 38. en faisant évoluer la réglementation du stationnement,
- 39. en harmonisant et adaptant la tarification du stationnement,
- 40. en renforçant l'efficacité du contrôle du stationnement.

O20 : conforter la hiérarchisation des voies

- 41. en aménageant les voies en cohérence avec leur rôle multimodal.

O21 : apaiser les principaux axes routiers et les entrées d'agglomération

- 42. en pacifiant les entrées dans l'agglomération.

O22 : améliorer la cohabitation entre les modes

- 43. en poursuivant la politique de développement des zones apaisées.

O23 : réduire les nuisances du trafic automobile

- 44. en réduisant les nuisances de l'A 10 dans la traversée de l'agglomération,
- 45. en poursuivant les réflexions sur le bouclage du périphérique au nord.

O24 : préserver les potentialités en matière de fret ferroviaire

- 46. en encourageant la reprise du fret ferroviaire.

O25 : élaborer une politique d'approvisionnement de l'agglomération

- 47. en élaborant un schéma directeur logistique,
- 48. en envisageant la création d'Espaces Logistiques Urbain (ELU),
- 49. en utilisant les modes alternatifs pour la livraison des marchandises,
- 50. en faisant évoluer les aires de livraison.

O26 : poursuivre l'encouragement à l'utilisation mutualisée de l'automobile

- 51. en promouvant l'autopartage,
- 52. en encourageant le covoiturage,
- 53. en intégrant les taxis et loueurs dans le bouquet de mobilité.

O27 : promouvoir les véhicules propres

- 54. en développant un réseau de recharge pour les véhicules électriques,
- 55. en promouvant les véhicules décarbonés et moins émissifs.

O28 : promouvoir les solutions permettant de moins se déplacer

- 56. en encourageant les nouveaux modes de travail.

O29 : promouvoir les plans de mobilité

- 57. en incitant et en accompagnant les plans de mobilité.

O30 : développer des outils mutualisés

- 58. en créant un observatoire des mobilités ;
- 59. en mutualisant SIG et modèle multimodal des déplacements.

O31 : améliorer le pilotage des politiques de mobilité

- 60. en renforçant la coopération entre Autorités Organisatrices de Transports et gestionnaire de voirie,
- 61. en coordonnant mieux les politiques cyclables,
- 62. en mettant en place un club logistique.

O32 : sensibiliser aux enjeux de l'écobilité

- 63. en élaborant un plan de communication relatif à l'écobilité,
- 64. en communiquant sur les actions du PDU,
- 65. en incitant les automobilistes à l'éco-conduite,
- 66. en informant les habitants sur le fonctionnement des zones 30 et des zones de rencontre.

L'évaluation environnementale du projet de PDU.

L'évaluation environnementale regroupée en annexe 2 est la pièce la plus volumineuse du dossier. Elle traite des thèmes réglementaires rappelés ci-dessus à propos du « porter à la connaissance juridique » au chapitre précédent.

En introduction, ce document mentionne l'utilisation de l'outil de modélisation des déplacements permettant de représenter de manière simplifiée la réalité des déplacements sur l'agglomération et de simuler des scénarii d'organisation de la mobilité. Cet outil utilisé pour le SCOT permet la prise en compte des déplacements internes, d'échange et de transit et intègre les déplacements des habitants, professionnels et de marchandises. Le scénario mettant en œuvre 6 actions majeures codifiables du PDU à l'horizon 2023 a permis une évaluation quantitative du projet, qui a été complétée par une analyse qualitative des paramètres ne pouvant être modélisés (évolution des comportements et de préférences, développement du covoiturage, cadencement des TC...). De même, la modélisation de la qualité de l'air utilisé par Lig'Air pour produire des prévisions de la qualité de l'air sur l'agglomération a permis d'estimer des ordres de grandeur pour déterminer si les actions du PDU répondent aux enjeux de lutte contre la pollution atmosphérique et de réchauffement climatique.

L'évaluation environnementale présente une synthèse des constats et enjeux

identifiés par le PDU dans son diagnostic et rappelle le projet de PDU lui-même décrit ci-dessus.

Elle explique, dans le détail, comment le PDU s'articule avec les différents plans, schémas et programmes relatifs à l'urbanisme, à l'environnement et à la santé s'appliquant au PTU en précisant les rapports de compatibilité ou de prise en compte avec chacun d'eux. Elle justifie que le projet répond bien à ces rapports et applique les lois relatives à l'environnement (Grenelle). Elle rappelle les définitions de la compatibilité et de la prise en compte :

- Un projet est compatible avec un document de portée juridique supérieure lorsqu'il n'est pas contraire aux orientations et aux principes fondamentaux de ce document et qu'il contribue, même partiellement, à leur réalisation.
- Lorsqu'un projet doit prendre en compte un document, cela signifie que le projet a obligation de ne pas ignorer les objectifs généraux de ce document. Il peut toutefois y déroger en apportant une justification.

Elle rappelle la portée juridique du PDU.

Les pouvoirs de police du maire en matière de circulation et de stationnement sont soumis aux dispositions du PDU, dans le cadre d'un rapport de compatibilité :

- Les PDU ne contiennent pas de prescriptions s'imposant aux autorités administratives, sauf en matière de police de stationnement et de gestion du domaine routier ;
- Toutefois, il peut exister des variations entre le contenu et la politique communale, dès lors que cette dernière ne remet pas en cause les orientations du PDU.

Ces orientations sont mentionnées ci-dessus.

L'évaluation environnementale établit un diagnostic environnemental du territoire selon les thématiques majeures citées au paragraphe I.2 cadre administratif. Les enjeux liés au PDU pour chacune d'elles sont identifiés par niveaux, ainsi que les atouts et les contraintes. Il en résulte des objectifs et des actions devant être atteints et conduites par le PDU dans la qualité de l'air, les émissions de GES et la consommation d'énergie, l'exposition au bruit, la consommation et le partage de l'espace, la sécurité des biens et des personnes relative aux risques majeurs anthropiques et naturels, la gestion de l'eau et la qualité du paysage. La conclusion principale du diagnostic est que les transports motorisés sont le principal responsable des dépassements de seuils réglementaires pour le dioxyde d'azote et les particules en suspension et contribuent fortement (43%) aux émissions de GES, l'automobile contribuant à 73 % parmi les modes de déplacement selon les km parcourus par jour. L'autre enjeu primordial est, en cas de crue, le blocage de l'agglomération et de l'ensemble des liaisons entre le Nord et le Sud de la Loire entraînant un impact à l'échelle du territoire métropolitain.

L'évaluation environnementale indique les raisons pour lesquelles les solutions de substitutions n'ont pas été retenues, reportées ou objets d'études : charte des aménagements de zones apaisées, réseau express vélo, franchissement modes doux de la Loire, service de vélos en libre service, boulevard périphérique Nord, contournement est de l'agglomération, tram-fret, tram-train, abonnements nuit et jour dans les parcs de stationnement, plafond des normes de stationnement, halte ferroviaire de la Ville-aux-Dames et les liaisons transversales du réseau de bus urbains.

L'évaluation environnementale expose les motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs environnementaux. Après avoir rappelé le bilan du PDU approuvé en 2003, elle définit la stratégie du PDU avec l'enjeu central de la protection de l'environnement et de la santé. Pour l'améliorer, le PDU doit engager le territoire dans une politique volontaire de réduction du trafic automobile, car les transports contribuent fortement aux émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, de priorité aux modes doux, de développement des transports en commun, de maîtrise de l'urbanisation périphérique, de garantie de la cohésion sociale, de prise en compte de l'évolution de la société, de

17— PDU agglomération tourangelle, ordonnance du Tribunal administratif d'Orléans n° 17 E13000148/45 du 21/05/2013

construction d'une stratégie d'évaluation en continu et de garantie de la cohérence des politiques publiques.

Enfin, l'évaluation environnementale expose les effets notables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement et les mesures envisagées. Ce faisant, elle précise les limites de l'exercice d'évaluation environnementale du PDU en rappelant que le PDU est un document de programmation d'actions sur les 10 ans à venir. Il ne permet, en général, qu'une analyse qualitative des actions prévues. L'importance réelle des incidences dépendra de la nature exacte des projets, de leur localisation, de leurs modalités de mise en œuvre. Les études d'impact ou d'incidence à venir et relatives à chaque projet identifieront précisément les impacts et mesures associées. L'objet de l'évaluation environnementale est d'identifier les actions les plus impactantes sur l'environnement, d'identifier les risques environnementaux et de décrire des points d'alerte à la mise en œuvre des actions, qui auront vocation à être précisées par la suite au sein de chaque projet.

Le projet de PDU et l'accessibilité aux transports, à la voirie et aux espaces publics pour les personnes handicapés ou à mobilité réduite.

La loi du 11 février 2005 a étendu l'obligation d'accessibilité aux transports :

- à la voirie et aux espaces publics ;
- à la prise en compte de tous les types de handicaps : difficultés de déplacement, déficiences visuelles et auditives, déficiences cognitives ;
- à l'introduction de la notion de chaîne de déplacement en éliminant toute rupture au cours du déplacement ;
- à la mise place d'outils ;
- à l'institution d'une obligation de résultat ;
- à la mise en place d'une procédure de dépôt de plainte en matières d'obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite par les autorités organisatrices de transports publics depuis le 12 février 2008 ;
- à l'obligation pour les communes de 5000 habitants et plus de créer une commission pour l'accessibilité aux personnes handicapées composée notamment de représentants de la commune et d'associations de personnes handicapées ;
- à l'annexion au PDU d'un document traitant de l'accessibilité.

Les personnes à mobilité réduite sont :

- les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels,
- les personnes en fauteuil roulant,
- les personnes handicapées des membres,
- les personnes de petite taille,
- les personnes âgées,
- les femmes enceintes,
- les personnes transportant des bagages lourds,
- les personnes avec enfants.

Des plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) ont été engagés, adoptés ou mis à l'étude dans les communes du Sitcat.

Le projet de PDU entend satisfaire aux obligations légales et réglementaires en matière d'accessibilité par les actions n°7 : diminuer l'encombrement des trottoirs, 24 : améliorer l'accessibilité du réseau de voirie en cohérence avec le Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Collectifs (SDATC) avec un échéancier de programmation, 25 : développer des outils d'information sur les parcours accessibles et 26 : améliorer l'accessibilité de l'information.

Le bilan de la concertation préalable à l'approbation du dossier soumis au public.

Le bilan de la concertation était une des pièces constitutive du dossier.

Il relate la démarche de concertation en plusieurs phases et présente la synthèse des apports des groupes de travail constitués pour l'élaboration du projet.

Début 2012, le bureau d'études EREA a réalisé 28 entretiens avec les acteurs locaux et régionaux de la mobilité. Entre mars et juillet 2012, 5 groupes thématiques ont traité des transports collectifs et de l'intermodalité, de la mobilité motorisée et du réseau routier, de la cohérence urbanisme et mobilité, des modes doux, de l'accessibilité, des nouvelles mobilités et des nouveaux rythmes de vie, du stationnement et des marchandises.

Les participants à ces groupes étaient les services de l'Etat, les collectivités, les professionnels des transports et déplacements, les associations d'usagers, de victimes des accidents de la route, de personnes à mobilité réduite et d'autres organismes dont la chambre de métiers et d'artisanat et la chambre de commerce et d'industrie.

15 réunions ont été tenues rassemblant 12 à 26 personnes entre mars et juillet 2012.

La commission transports et déplacement du Sitcat a été consultée à toutes les étapes du projet entre juillet 2011 et octobre 2012.

Des cafés mobilité ont été organisés par l'agence d'urbanisme atu et le pôle universitaire EticS (Expertise, Transfert, Ingenierie et Connaissance sociale) au printemps 2012.

Le conseil de développement de l'agglomération tourangelle a été associé à 2 reprises au projet. Des services généraux et techniques des communes ont participé à des réunions et deux réunions territoriales ont eu lieu les 12 et 13 décembre 2012 avec les élus et techniciens des communes du PTU et des EPCI du SCOT.

I.4 – Composition du dossier soumis à l'enquête publique:

L'ensemble du dossier a été réalisé par le Sitcat, maître d'ouvrage, 56 ter avenue Marcel Dassault, BP 60 422, 37204 Tours cedex 3. Plusieurs collectivités, sociétés ou bureaux d'études ont participé à sa conception :

- Algoé consultants, agence de Paris, tour Gamma A, 193, rue de Bercy, BP 10410, 75560 Paris cedex 12 ;
- Erea conseil, agence de Paris, 7, rue Oberkampf, bât.C, 75011 Paris,
- Systra ELV Mobilités,
- Réalisation graphique par JTS Conseils – 23, rue des Amandiers, 37300 Joué-lès-Tours,
- atu. Agence d'urbanisme de l'agglomération de Tours, 56, avenue Marcel Dassault, BP 601, 37206 Tours cedex 3.
- Lig'Air,
- PTV GROUP, the mind of movement.

Le projet de PDU.

Le projet était rassemblé en deux classeurs : le projet proprement dit et un dossier administratif.

Le projet comportait :

- Une synthèse du projet sous la forme d'un livret 15x21 de 39 pages ;
- Le projet de développement urbain lui-même en 131 pages au format 30x20 définissant la stratégie du PDU, son plan d'actions, sa mise en œuvre, son suivi et son évaluation ;

- En annexe 1 du projet, un diagnostic du territoire de 65 pages articulées en 3 parties intitulées : un territoire dynamique, une attractivité à conforter ; protection de l'environnement et de la santé, équité sociale : des défis majeurs ; une forte dépendance à la voiture ;
- En annexe 2, une évaluation environnementale de 304 pages articulées en 7 chapitres :
 1. contexte et méthodologie de l'étude ;
 2. présentation synthétique des objectifs, du contenu du projet et de l'articulation du PDU avec d'autres plans et documents ;
 3. diagnostic environnemental du territoire ;
 4. solutions de substitution non retenues ;
 5. exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs environnementaux ;
 6. exposé des effets notables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement et des mesures envisagées ;
 7. présentation des indicateurs de suivi environnementaux.
- Toujours en annexe 2, un résumé non technique de l'évaluation environnementale de 35 pages ;
- Une annexe 3 « accessibilité » de 29 pages présentant, en introduction, le cadre légal, puis en 3 chapitres : l'état des lieux, les actions du PDU et la programmation des mises en accessibilité à court et moyen terme ;
- Toujours en annexe 3, une copie en 238 pages des plans d'accessibilité des voiries et espaces publics (PAVE) des communes du Sitcat établis, soit par la commune elle-même, soit par des cabinets d'études spécialisés comme SAFEGE conseils, ingénieurs conseils, agence de Tours, 7 et 9 rue du Luxembourg , BP 37167, 37071 Tours cedex 2.
- En annexe 4, le bilan de la concertation en 87 pages comprenant notamment les procès verbaux des réunions de travail des groupes thématiques et des cafés mobilité organisés pour recueillir l'avis du public.

Un dossier administratif.

Le dossier administratif comportait un premier document intitulé pièces de procédure de 19 pages avec des extraits du registre des délibérations du comité syndical du Sitcat : l'approbation du bilan du PDU en vigueur, l'arrêt du projet, la demande et la désignation d'un commissaire-enquêteur titulaire et suppléant au tribunal administratif et une copie de l'arrêté d'organisation de l'enquête publique.

Un deuxième document de 214 pages regroupait les informations préalables à l'élaboration du projet de PDU, avec 3 correspondances du préfet d'Indre-et-Loire : la note de cadre préalable en 16 pages, le porter à la connaissance juridique de 159 pages et la synthèse des enjeux en 39 pages.

Un troisième document rassemblait les avis des personnes publiques consultées : autorité environnementale, Etat, conseil régional, communes, communauté de communes en 106 pages. A noter que, parmi les avis des personnes publiques consultées obligatoirement manquaient les avis du conseil général d'Indre-et-Loire, des villes de Tours et de Ballan-Miré et de la commune de Berthenay transmis hors délais et donc considérés comme favorables au projet. Toutefois, parvenus pendant l'enquête publique au commissaire-enquêteur, ils ont été examinés par ce dernier comme de simples observations.

II – ORGANISATION ET DEROULEMENT

II.1 – Organisation de l'enquête :

Le président du tribunal administratif d'Orléans, Madame Claire JEANGIRARD-DUFAL, a désigné Monsieur Richard RATINAUD, commissaire-enquêteur titulaire, et Monsieur Joël BROSSEAU, commissaire-enquêteur suppléant, par décision n° E 13000148/45 du 21 mai 2013.

Afin d'organiser l'enquête publique, une première réunion s'est tenue le 29 mai 2013 au siège du Sitcat en présence de Madame Brigitte VENGEON, directrice administrative du Sitcat, de Madame Agnès THIBAL, responsable développement durable, chef de projet de révision du PDU et de Mademoiselle Elsa LIEGEOIS, adjoint chef de projet. Le dossier du projet a été remis au commissaire-enquêteur. Considérant l'ampleur du périmètre des transports urbains et le nombre élevé de communes (25), il a été convenu de s'inspirer de l'organisation de la récente enquête publique du SCOT en privilégiant, pour les lieux de dépôt des dossiers complets avec registre et pour les permanences du commissaire-enquêteur, les communes les plus peuplées et une répartition géographique sur l'ensemble du PTU. Le principe de la mise en place d'une synthèse du projet a été retenu pour les autres communes.

Une deuxième réunion s'est tenue au Sitcat le 14 juin 2013. Un complément au dossier a été remis au commissaire-enquêteur.

L'arrêté d'organisation de l'enquête publique a été signé par Monsieur Jean GERMAIN, président du Sitcat, le 7 juillet 2013. Le 7 août 2013 et le 28 août, deux nouvelles réunions au Sitcat ont permis de préciser les modalités de l'enquête et de compléter la compréhension du dossier.

Les 2, 3, 4 et 6 septembre 2013, le commissaire-enquêteur s'est rendu dans les mairies disposant d'un dossier et d'un registre d'enquête pour reconnaître les conditions d'accueil du public et de réception du commissaire-enquêteur.

II.2 – Information du commissaire-enquêteur :

Etude de documents en rapport avec le projet.

Préalablement et parallèlement à l'étude du dossier, le commissaire-enquêteur a étudié le projet de SCOT de l'agglomération tourangelle soumis à enquête publique du 21 mai au 25 juin 2013 en qualité de suppléant du commissaire-enquêteur titulaire. Il a pris connaissance des modifications apportées au projet suite à cette enquête publique et à l'avis des personnes publiques associées, puis du texte du SCOT définitif approuvé le 27 septembre 2013.

Autres documents étudiés :

- Le PDU en vigueur et son bilan approuvé ;
- L'évaluation de la période 2003 à 2009 du PDU ;
- Le rapport d'analyse de l'enquête ménages déplacements réalisée en 2008 par l'institut d'études AlyceSofreco assisté par le CETE Normandie Centre ;
- Le PDU de l'agglomération orléanaise ;
- Le rapport d'activités du Sitcat 2011 ;
- Le code de la rue de la ville de Tours.

Entretiens avec les élus.

Le commissaire-enquêteur s'est entretenu du projet avec les élus suivants :

- Monsieur MENIER à Saint Pierre des Corps et Monsieur GILLOT à Saint Cyr sur Loire et Monsieur GARRIDO, maire de Fondettes, le 2 septembre

2013,

- Monsieur BENARD, maire de La Ville aux Dames, et Madame MASSON, adjointe déléguée à l'urbanisme, le 3 septembre 2013,
- Madame BOUDESSEUL, adjointe déléguée à l'urbanisme, à Ballan-Miré le 6 septembre 2013,
- Monsieur DARRAGON, maire de Vouvray et président de la communauté de communes du Vouvron, le 3 octobre 2013,
- Monsieur PAUMIER, maire de Saint-Avertin et vice-président du Sitcat, le 10 octobre 2013,
- Madame BONFILS, sénatrice-maire de Saint Pierre des Corps, vice-présidente du Sitcat.

Visite des lieux.

- Voies ferrées : ancienne halte ferroviaire de Fondettes, ponts VF de Saint Cosme et de Montlouis sur Loire, gares de Saint Pierre des Corps, Tours, Joué-lès-Tours, Notre Dame d'Oé, Ballan-Miré, Chantier LGV de Chambray-lès-Tours, Saint Avertin et Veigné, La Ville aux Dames (halte ferroviaire).
- Voies routières : périphérique Nord sur à Saint Cyr sur Loire, Tours et Notre-Dame d'Oé, voie de desserte d'une zone d'activités projetée à Joué-lès-Tours à partir du périphérique sur le territoire de la ville de Chambray-lès-Tours, Parçay-Meslay, desserte de la zone d'activités sud-ouest de Ballan-Miré, liaison de plateau Fondettes-Luynes.
- Voies douces : traversée de la Loire entre Fondettes-Saint Cyr sur Loire et La Riche-Saint Genouph, passerelles inter quartiers sur VF et cours d'eau.

II.3 – Information du public :

Un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête a été publié dans le journal la NR des 23 août 2013 et 20 septembre 2013 et dans la NR dimanche des 25 août 2013 et 22 septembre 2013.

Un point de presse sur le projet a été organisé le 2 septembre 2013 à la Maison du Tram à Tours. Le commissaire-enquêteur y a assisté.

Deux réunions publiques ont été organisées par le Sitcat : le 9 septembre 2013 à l'hôtel de ville de Tours et le 11 septembre 2013 au CVL de Tours Sanitas. Le commissaire-enquêteur a assisté à ces réunions.

L'avis d'enquête aux dimensions réglementaires a été affiché au siège de l'enquête, le Sitcat, et dans les communes du Sitcat.

L'arrêté d'organisation de l'enquête et le dossier du projet ont pu être consulté sur le site <http://mobilité.agglo-tours.fr>

Des informations complémentaires pouvaient être demandées auprès de Madame VENGEON, directrice administrative du Sitcat, et de Madame THIBAL, chef de projet, au Sitcat ou par e-mail au contact sitcat-accueil@agglo-tours.fr

Une exposition itinérante sur le projet a été réalisée pour les 16 communes du Sitcat, qui en avait fait la demande.

II.4 – Modes de réception des observations du public :

Un registre d'enquête unique à feuillet non mobiles, coté et paraphé par le commissaire-enquêteur, a été mis à la disposition du public au siège du Sitcat et dans les mairies de Ballan-Miré, Fondettes, Joué-lès-Tours, Notre Dame d'Oé, Saint Avertin, Saint

Cyr sur Loire, Saint Pierre des Corps, Tours et Tours Sainte Radegonde.

Les observations pouvaient être adressées par courrier au commissaire-enquêteur au siège de l'enquête à l'adresse suivante : Sitcat, 56 ter avenue Marcel Dassault, BP 60422 – 37204 Tours cedex 3.

Elles pouvaient également être adressées par courrier électronique à pdu-tours@agglo-tours.fr

II.4 – Conditions de consultation des dossiers par le public et de réception du public par le commissaire-enquêteur :

Les dossiers ont été mis à la disposition du public au Sitcat et dans les communes citées au paragraphe précédent aux jours et heures d'ouverture au public.

Le commissaire-enquêteur s'est tenu à la disposition du public :

- le lundi 16 septembre 2013 de 9 heures 30 à 12 heures 30 à Saint Pierre des Corps,
- le mardi 17 septembre 2013 de 14 heures à 17 heures à Notre Dame d'Oé,
- le lundi 23 septembre 2013 de 14 heures 30 à 17 heures 30 à Fondettes,
- le mercredi 25 septembre 2013 de 9 heures à 12 heures à Ballan-Miré,
- le samedi 28 septembre 2013 de 9 heures à 12 heures à Joué-lès-Tours,
- le mardi 1^{er} octobre 2013 de 14 heures à 17 heures à Saint Cyr sur Loire,
- le jeudi 3 octobre 2013 de 9 heures 30 à 12 heures 30 à Vouvray,
- le samedi 6 octobre 2013 de 9 heures à 12 heures à Tours hôtel de ville
- le lundi 7 octobre 2013 de 14 heures à 17 heures à Tours Sainte Radegonde,
- le jeudi 10 octobre 2013 de 14 heures à 17 heures à Saint Avertin,
- le mardi 15 octobre 2013 de 14 heures à 17 heures à Tours hôtel de ville,
- le jeudi 17 octobre 2013 de 14 heures à 17 heures au Sitcat.

Il disposait le plus souvent d'un bureau attenant à une salle de réunion agencée en salle d'attente. Des tables permettaient une consultation aisée du dossier.

II.5 – Durée, dates et clôture de l'enquête :

L'enquête publique unique s'est effectivement déroulée pendant 32 jours consécutifs du lundi 16 septembre 2013 au jeudi 17 octobre 2013 inclus.

Les registres ont été clos et signés par le commissaire-enquêteur.

Le commissaire-enquêteur a pris possession des registres d'enquête, des lettres et des e-mails reçus et imprimés par le Sitcat.

I.8 – Procès verbal de synthèse des observations :

Le procès verbal de synthèse des observations écrites et orales a été remis le 25 octobre 2013 au Sitcat à Madame Agnès THIBAL, responsable du projet.

III – ANALYSE ET EXAMEN DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

III.1– Relation comptable et codification des observations écrites.

Relation comptable par lieu de registre.

	Ecrites sur	Ecrites par lettre	Ecrites par mail
--	-------------	--------------------	------------------

	registre	ou pétition	
<u>Saint-Cyr sur Loire</u>	60	8	
<u>Tours</u>	6	10	
<u>Saint-Avertin</u>	6	11	4
<u>Saint-Pierre-des Corps</u>	11		
<u>Notre Dame d'Oé</u>	10	1	
<u>Tours-Sainte Radegonde</u>	0	0	
<u>Vouvray</u>	2	0	
<u>Joué-lès-Tours</u>	10	0	
<u>Ballan-Miré</u>	2	0	
<u>Fondettes</u>	10	4	
<u>Sitcat</u>	1	10	70
<u>Total</u>	118	44	74

Nombre total d'observations : 236

Nombre de personnes s'étant exprimé : 2592

dont 146 à Fondettes, 510 à Saint-Cyr-sur-Loire et 1710 à Saint-Pierre-des-Corps.

Codification et regroupement des observations pour leur examen.

Les observations écrites sur registre sont codifiées O suivi du numéro d'ordre de leur analyse par le commissaire-enquêteur cumulé au fur et à mesure de leur lecture dans les différents registres. Les lettres postées ou remises sont codifiées L suivi du numéro d'ordre de leur analyse et les e-mails M suivi du numéro d'ordre de leur analyse et du numéro d'enregistrement de leur réception par le Sitcat. 4 e-mails reçus à Saint Avertin ont été considérés comme des lettres et annexés au registre de cette commune.

Une observation peut traiter de plusieurs aspects du projet. Le texte d'une observation est alors divisé pour apparaître sous plusieurs rubriques ou thèmes. Le mot « partie » est alors écrit à la suite de la codification de l'observation.

Dans toute la mesure du possible, les observations ont été regroupées par mode de déplacement ou par thème récurrent, traité ou simplement abordé dans le projet.

Afin de ne pas rédiger un rapport démesuré, les observations sont soit résumées, soit reproduites intégralement ou en partie et, toujours, avec le souci de respecter scrupuleusement l'argumentation du rédacteur. Mais, dans tous les cas, c'est bien l'intégralité du texte, qui est examinée par le commissaire-enquêteur, dans la mesure où il a été écrit lisiblement.

Le regroupement par thèmes ou centres d'intérêt permet de donner une réponse globale à plusieurs observations et d'éviter les redites alourdissant inutilement le rapport.

Remarques du responsable du projet du Sitcat sur les observations du public.

Les remarques du responsable du projet sur les observations sont reprises intégralement *en italique bleu* à la suite de chaque observation ou, de façon globale, en fin de chapitre des observations traitant d'un même thème. Pour des raisons de facilité de lecture, elles sont regroupées en annexe du rapport.

Ses remarques ne préjugent pas de la décision du comité syndical du Sitcat.

Avis ou réponses du commissaire-enquêteur aux observations du public.

Ces avis ou réponses sont *en italique noir* à la suite de chaque observation ou en fin de chapitre en réponse globale.

C'est délibérément que le commissaire-enquêteur s'écarte du vocabulaire et du style administratif et juridique dans un souci de clarté.

Le lecteur est invité à lire l'ensemble des avis du chapitre qui l'intéresse pour avoir une première réponse aussi complète que possible à ce stade du rapport.

Les réponses globales seront complétées dans la deuxième partie du rapport : conclusions et avis du commissaire-enquêteur où chaque thème sera à nouveau développé dans le but d'exprimer un avis final sur l'ensemble du projet. L'examen des observations, parce qu'il est fait observation par observation, permet au commissaire-enquêteur, encore très loin d'avoir une idée précise sur ses conclusions et son avis, d'enregistrer les idées principales émises, favorables ou défavorables au projet, et de répondre aux idées secondaires en y revenant peu ou plus dans la suite du rapport.

III.2– Examen des observations.

Les observations de Messieurs Rodolphe ANDRE et Christophe MIGEON transmises par e-mail, respectivement le vendredi 18 octobre 2013 à 0 heure 11 et 0 heure 17, hors délais de l'enquête, n'ont pas été examinées.

<i>Observations relatives au dossier.</i>
--

L9 (partie)- Association « le Périph’Nord à la bonne place » - registre de Tours hôtel de ville.

Le dossier est très (trop) gros comportant de nombreux documents redondants. Il n'est pas assimilable et surtout pas en un mois pour un citoyen « lambda », car il n'est pas envisageable d'y consacrer plusieurs heures par jour. De plus, il est très difficile de s'y retrouver.

Voir réponse globale en fin de chapitre.

La constitution du dossier d'enquête est définie réglementairement document par document, chapitre par chapitre. Il doit être complet, faute de quoi, il n'est pas soumis à enquête publique. D'où un volume obligé et une redondance inévitable assez rébarbative.

Toutefois, la synthèse permettait une première approche en éveillant l'intérêt pour le projet. Un résumé non technique de l'évaluation environnementale donnait l'essentiel du plus gros document du dossier.

La meilleure méthode pour s'y retrouver dans un dossier volumineux est de consulter les sommaires de chaque pièce.

L11 (partie) – Environnement et sécurité routière ESR Monsieur Wladislas LECHOWSKI.- registre de Tours hôtel de ville.

Le dossier est trop volumineux et de ce fait ne peut être « digéré » par la majorité de la

population. L'association n'a pu qu'effleurer le dossier.

Vous avez raison. Voir réponse globale.

O67(partie)- Monsieur LE DU Georges - registre de Saint Avertin.

Le dossier est inaccessible sans une culture administrative.

Non, il est rédigé clairement, sans abus de termes administratifs et juridiques, sauf là où c'est absolument justifié pour la rigueur du raisonnement ou de l'argumentaire..

O73(partie)- Monsieur BONNET - registre Saint Pierre des Corps.

Dossier difficile à absorber en si peu de temps malgré la disponibilité et l'amabilité du commissaire-enquêteur.

Voir réponse globale.

O99 (partie) –Madame Laurence HORVAT - registre Notre Dame d'Oé.

Dossier complet et très important qui doit représenter une grande quantité de travail pour l'équipe en charge de le constituer.

La chronologie de l'élaboration du dossier avec la phase de concertation sur près de 3 ans témoigne de la qualité du travail effectué, pertinent, documenté et illustré.

O117 (partie) – Madame Anne Sophie LISSY - registre Ballan-Miré.

Difficulté de communication entre le Sitcat et le citoyen sur le PDU.Nécessité de se déplacer en mairie. Consultation très difficile sur le site Internet. Pas de possibilité de faire des commentaires en bas de page du dossier sur site. Bonne manière d'éviter ou d'empêcher la consultation.

Voir chapitre information dans ce rapport. La consultation du projet, certainement perfectible, est un réel progrès. Elle invite à compléter son information en consultant le dossier lui-même en mairie, puis à faire des commentaires appelés observations, sur le registre, par courrier ou par mail. Cela me semble suffisant et pratique. La possibilité de faire des commentaires en bas de page du dossier sur site par les 2600 personnes qui se sont manifestées pendant l'enquête aboutirait à un document inexploitable et onéreux.

M40 (partie) avec un orthophotoplan des Rives du Cher et une proposition de ligne structurante La Riche gare de Saint Pierre des Corps via la place de la Liberté sur carte du réseau structurant du projet– Monsieur Hugo MASSIRE - registre du Sitcat.

Documents tout à fait clairs et lisibles disponibles sur Internet avant l'enquête publique. Regrette que certains documents graphiques des fichiers PDF consultables en ligne ne soient pas en dessin vectoriel. Ce qui les rendrait plus lisibles. Seule la lecture du plan d'actions permettait une compréhension détaillée du projet au vu de la complexité des enjeux.

Les fichiers sur site pèsent lourd surtout pour le graphisme et le rendu des couleurs des plans. On peut ou pourra faire mieux. Mais, sur le dernier point, je constate une exagération du nombre de nuances de couleurs utilisé, que, bien souvent, l'œil humain ne parvient même plus à distinguer.

Réponse globale sur ce thème.

En complément des avis émis, il est certain que le dossier avec ses documents annexes était réglementaire, parfaitement présenté et très voire trop détaillé, notamment dans l'évaluation environnementale des déplacements urbains. Son étude attentive nécessitait plus de 80 heures de travail pour un esprit averti des questions de déplacements urbains et d'aménagement du territoire.

Le public a fort justement relevé le volume excessif du dossier traitant d'un sujet pourtant mobilisateur et concret, sur lequel il a beaucoup d'idées à exprimer aux élus. Il s'attendait à voir des plans et cartes avec des projets de lignes de transport en commun, des nouvelles voies pédestres, cyclables et routières lui facilitant la vie et n'a vu que des orientations, des idées, des continuations d'études. D'où une certaine déception après la lecture de quelques pages, qui n'encourageait pas à poursuivre.

L'inflation législative, réglementaire et environnementale semble exiger des dossiers d'enquête toujours plus volumineux, détaillés et techniques, qui ne favorisent pas la participation du public.

Observations du SITCAT :

1. Accessibilité du dossier

Le SITCAT s'est efforcé d'adopter une rédaction la plus pédagogique possible, notamment pour les parties Diagnostic et Plan d'actions. Une synthèse du plan d'actions, mise à disposition du public dans toutes les communes, permettait une première approche du projet accessible au plus grand nombre. Une exposition, présentée pendant l'enquête publique à la Maison du Tram et de manière itinérante dans toutes les communes l'ayant souhaité, permettait quant à elle de se familiariser avec les grands enjeux en matière de déplacements urbains.

Seule la partie de l'évaluation environnementale, rédigée par un bureau d'études spécialisé, est réellement difficile d'accès tant par son volume que par sa technicité : cette annexe répond en effet à des obligations réglementaires. Elle fait néanmoins l'objet d'un résumé non technique qui permet au lecteur non averti de prendre aisément connaissance de l'impact environnemental global du projet.

Un soin particulier a été apporté dans la mise en page des documents de manière à faciliter leur lecture.

Enfin, le document a été mis en ligne plusieurs semaines avant le début de l'enquête publique afin de permettre à chacun de le consulter voire de le télécharger en tout ou en partie.

<i>Observations relatives à l'ensemble du projet.</i>
--

L6 (partie)- Association pour le développement du transport collectif en Touraine (ADTT).
Monsieur Jean-François TROIN - registre Saint Cyr sur Loire.

Le document est clair et pédagogique, même si certaines expressions relèvent parfois du laïus cher aux bureaux d'études.

Les ambitions du PDU sont bien exprimées, la priorité donnée au transport collectif bien affirmée, la volonté de réduction des flux motorisés claire. Mais le texte exprime avant tout des vœux sans dire comment faire. On regrettera donc un certain manque de volontarisme.

Le PDU est un document d'orientation, qui n'est pas susceptible de fournir des solutions matérielles au problème de la mobilité actuelle et future. Mais, il doit en préparer la conception, en réserver les emprises, en tracer tous les axes majeurs et en prévoir un

calendrier rapproché.

Si les décisions ne sont pas prises dès 2014, quel que soit le contexte électoral que l'on invoque pour les différer, il sera évident que le calendrier indiqué pour le développement des réseaux structurants ne pourra être tenu. Exemple du tramway où hésitations et atermoiements ont fait perdre 15 ans au projet. En conséquence, étudier et sélectionner les projets sans tarder. Voir autres remarques plus loin.

Observations du SITCAT :

2. Calendrier

Le PDU propose une méthode, des objectifs et un calendrier concernant le développement des transports urbains : les choix ne sont pas reportés en raison du calendrier électoral mais plutôt en raison de la nécessité d'une année d'observation du fonctionnement du tramway et du nouveau réseau de bus pour pouvoir intégrer dans les études à venir l'ensemble de leur impact sur les pratiques de mobilité.

Tous les corridors identifiés pour le réseau structurant ne sont pas destinés à développer des modes lourds de type tramway : il n'y a aucune raison de penser qu'aucun ne sera aménagé d'ici 10 ans, ni même qu'une seconde ligne de tramway ne pourrait être construite dans ce délai alors que la première ligne ainsi que la ligne Tempo ont été réalisées dans une période plus courte encore (concertation préalable en 2007 / mise en service en 2013).

Dire comment faire, c'est déjà s'écarter d'un document d'orientation en se plaçant dans l'action. Mais, vous avez raison sur la conception à mieux définir, les emprises ou fuseaux ou variantes à réserver, les tracés de tous les axes majeurs au minimum en pointillés et un calendrier de manière à donner des informations précises aux communes et communautés de communes, qui les attendent pour réviser leur PLU ou PLUi en compatibilité avec lui. Voir réponse globale et conclusions.

O61- Madame O. BOURGEOIS - registre Tours hôtel de ville.

Le dossier d'enquête, parfaitement bâti, ne laisse pas au public une collaboration à son établissement, encore moins une totale et entière concertation. Les années écoulées ont prouvé que seule la décision politique compte. Ce qui est regrettable.

Observations du SITCAT :

3. Concertation

La phase d'élaboration du projet a privilégié la concertation avec les différents acteurs de la mobilité et les représentants de la société civile. Les associations d'usagers ont ainsi participé aux différents groupes de travail.

Les élus ont été associés par le biais de réunions régulières de la Commission Transports du SITCAT, tout au long du projet.

Le public a quant à lui été le principal acteur des « Cafés Mobilité » organisés en parallèle par l'Agence d'Urbanisme (ATU). Le panel resserré permettait une large expression de chacun des participants.

L'ensemble de ces démarches est rappelé dans l'annexe « Concertation ».

L'enquête publique constitue une phase essentielle de concertation : ses conclusions permettront d'intégrer les apports du public dans la rédaction finale du projet

La complexité du projet rend difficile la collaboration du public et la concertation avec lui tout au long de la procédure aboutissant à un projet techniquement cohérent pour être présenté. Pourtant, l'enquête publique et les avis des personnes publiques associées (qui le

découvrent souvent en même temps que lui) peuvent modifier des points importants d'un projet. Au final, en démocratie, c'est bien la décision politique, autrement dit des élus, qui compte. Ce qui est heureux.

O66- Monsieur Jean-Marie BEAUVAIS - registre Tours hôtel de ville.

Le PDU montre bien l'intérêt d'organiser l'aménagement du territoire autour des gares et des arrêts de transport collectif.

Espère que le plan d'actions sera appliqué sans retard et que l'objectif de réduire la part de la voiture sera atteint rapidement.

C'est l'ambition du projet.

L9 (partie) avec plans - Association « le Périph'Nord à la bonne place ». Monsieur Renaud BELLANGER - registre de Tours hôtel de ville.

Le projet peut être qualifié de « nombriliste », car la majorité des décisions et des objectifs, qui y sont évoqués, le sont pour 4 ou 6 communes du noyau urbain, alors que le PDU concerne officiellement 25 communes.

Il est incompréhensible que le PDU n'intègre pas l'ensemble des communes du SCOT.

Estime que l'objectif non avouable et non avoué du PDU est de mieux vivre dans le noyau urbain.

Partage l'objectif de réduire l'utilisation des véhicules individuels et de changer les pratiques de déplacement en :

- Développant les réseaux bleu/vert/TER au-delà du nombril urbain ;
- Donnant la priorité aux modes doux et peu polluants ;
- Permettant aux habitants d'aller de leur domicile à leur travail sans passer par le centre par la création de lignes de bus en ceinture de l'agglomération ;
- En allant en voiture/vélo/pieds/train jusqu'aux gares parkings relais en périphérie de la zone PDU, puis en utilisant les transports en commun pour finir le trajet ;
- En augmentant de façon importante les fréquences et les dessertes de lignes de bus et de TER à défaut de tramway au-delà du centre urbain ;
- En mettant en place une véritable tarification attractive.

Estime avoir été victime de discrimination en ne pouvant pas, comme les autres associations et habitants de la zone 3, participer aux cafés mobilités aux ateliers thématiques.

Considère que le droit à la mobilité est aussi vrai pour les quartiers d'habitat social que pour les zones périurbaines. Le choix de l'éloignement du centre de Tours peut avoir été fait pour des raisons financières et de fait, les difficultés de mobilité sont aussi valables pour les zones extra urbaines. Toutes les zones urbanisées doivent avoir droit à des transports en commun corrects, à des pistes cyclables pour favoriser l'usage du vélo et des zones piétonnes pour accéder aux transports en commun.

Propose sur plan deux parkings relais dans le nord de l'agglomération centrés sur la voie ferrée Tours Vendôme.

Il est indiqué des axes forts à renforcer, mais ils sont intramuros. Il est inconcevable de ne rien faire et de laisser se développer la desserte automobile.

Les indicateurs évoqués dans les documents pour évaluer l'avancement du PDU et le respect de la réduction des GES ne pourront être valables et recevables que lorsque toutes les zones de l'aire d'étude seront traitées équitablement.

L'association partage la plupart des orientations du PDU.

Observations du SITCAT :

4. Périmètre et maître d'ouvrage

Le périmètre du projet comme le maître d'ouvrage sont déterminés par la loi : il ne s'agit pas du SCoT et du SMAT mais du SITCAT et du PTU.

Le SCoT présente quant à lui un volet « mobilité » ; le PDU doit être compatible (et non conforme) aux orientations du SCoT.

5. Centre et périphérie

Selon certaines contributions, les actions du PDU ne concerneraient que le centre de l'agglomération. De fait, le noyau urbain concentre par définition les activités, les habitants mais aussi les pollutions, les problèmes de circulation, de stationnement, et donc les enjeux du PDU.

Par ailleurs, le SITCAT considère que le bon fonctionnement de la partie centrale de l'agglomération concerne l'ensemble des habitants de l'agglomération, y compris ceux du périurbain qui sont tous des usagers du centre (commerces, services, lycées, université, emplois...). Ainsi les corridors définis pour les axes forts de transports en commun ne seront aménagés que dans la partie centrale concentrant les problèmes de circulation : pour autant, les lignes empruntant ces corridors se poursuivront, comme elles le font aujourd'hui, jusque dans le périurbain et les bénéfices en termes de temps de parcours et de régularité profiteront donc à tous. De même, les automobilistes périurbains sont pleinement concernés par les actions concernant le stationnement, bien que celles-ci soient géographiquement concentrées dans l'hyper centre et aux abords de la gare de Saint-Pierre-des-Corps.

Par ailleurs, de nombreuses actions du PDU concernent de fait autant le périurbain que le centre de l'agglomération, notamment celles sur les modes doux et l'intermodalité.

Le SITCAT partage pleinement l'enjeu de développer des solutions nouvelles de mobilité pour la périphérie (covoiturage, télétravail, intermodalité...) : pour autant, ces alternatives ne sauraient être les mêmes que dans le centre, notamment concernant les transports urbains.

Le nombrilisme est exact dans la mesure où les besoins les plus nombreux sont dans le centre. S'agissant du réseau structurant, le projet fait effort géographiquement sur les seules villes de Tours, Saint Pierre des Corps : nord et sud et de Chambray : nord. Là où l'habitat, notamment social, est le plus dense, mais aussi le moins motorisé. Contraint par la nécessité d'une gestion financière équilibrée, il considère impossible la création de lignes périurbaines régulières à fréquence élevée de passages par manque de demande suffisante de transport collectif des habitants.

Il y a sans doute mieux à faire vers davantage d'équité. En effet, parmi les 10 principes du PDU prévus par le code des transports rappelés plus haut, 2 rejoignent votre observation : l'équilibre entre les besoins de desserte et de mobilités d'une part et le renforcement de la cohésion sociale et urbaine d'autre part.

Voir réponse globale et conclusions.

L11 (partie) – Environnement et sécurité routière ESR Monsieur Wladislas LECHOWSKI.- registre de Tours hôtel de ville.

Exprime le regret de ne pas avoir été associée à l'élaboration du projet malgré ses compétences notamment en matière de nuisances sonores.

Présente une liste des équipements de la voie publique insuffisants en matière de sécurité.

Fait part du manque de suite donné au plan d'exposition au bruit de l'aéroport (PEB) auquel l'association a participé.

Les nuisances sonores sont très développées dans le projet. L'analyse environnementale est

complète. Les solutions proposées peuvent être améliorées, mais d'autres plus radicales ne relèvent pas du Sitcat.

L13 (partie) – Chambre de commerce et d'industrie de Touraine (CCI Touraine).- registre de Tours hôtel de ville.

La CCI Touraine partage les « valeurs universelles » et les enjeux exprimés, qu'il s'agisse ici de la protection de l'environnement, de l'accessibilité des transports pour tous, de la sécurité des déplacements, de la limitation de l'extension urbaine ou encore de la réduction de la place de la voiture en ville, dès lors que des solutions alternatives crédibles sont proposées et mises en œuvre.

Elle regrette en revanche, que le projet ignore, dans la transcription qu'il fait de ses orientations, la réalité du terrain, le quotidien de nos concitoyens et les enjeux de l'aire urbaine, témoignant ainsi d'une méconnaissance de l'économie, pourtant unique source de création de richesses, de son fonctionnement, de ses besoins.

Elle s'interroge sur le modèle de société que le projet entend ainsi proposer et elle dénonce un projet technocratique, empreint d'une idéologie qui tend par la contrainte, sans en mesurer, ni même imaginer les effets néfastes, à vouloir limiter les déplacements et à désigner la voiture, par essence coupable de tous les maux, comme l'ennemie publique.

Le projet aspire à influencer sur la répartition modale des déplacements à l'horizon 2023, mais il ne parvient pas à convaincre tant sur les solutions qu'il se fixe que sur les solutions qu'il propose pour les atteindre. En effet, en l'absence d'information donnée aussi bien sur la méthode qui a conduit à quantifier les seuils que sur les gains attendus des différentes actions, il est permis de penser que la méthode incantatoire n'est pas très éloignée, notamment au vu des questionnements que ceux-ci soulèvent :

- La pratique du vélo, dans une agglomération où le nombre de déplacements dépasse 1,1 million par jour, va-t-elle doubler du fait du doublement du nombre de points de stationnements vélos et de la réalisation de nouvelles pistes cyclables ?
- La fréquentation du réseau de transport urbain va-t-elle progresser de 24 à 40 millions de voyages, alors qu'elle diminue depuis 2008 et ce, en dépit d'un nombre de km parcourus, qui a été étendu et de l'incitation financière qu'a constitué, à compter de l'année 2009, la prise en charge par les employeurs de plus de 9 salariés de la moitié des frais d'abonnement de leur personnel ?

Le diagnostic élude étonnamment ce fait contrairement au bilan de l'exercice précédent (PDU 2003- 2009) qui impute la baisse à la crise et précise que la tendance est générale en France. Chacun ici souhaitera que le chemin de la croissance soit retrouvé le plus tôt possible, mais le discours qui consiste à imputer le passif à la crise et le bénéfice aux actions qui seraient initiées par la collectivité prête pour le moins à sourire.

Le projet, au fil des quelques 140 pages qui le composent, définit 5 axes stratégiques, pas moins de 14 orientations et près de 70 actions de nature et de portée très diverses, certaines relevant de la symbolique et de l'anecdotique.

Le projet montre peu d'ambition pour l'agglomération. Alors que le projet de 2003 affichait 2 lignes de tramway, le principe d'un périphérique, ainsi que celui d'un contournement autoroutier, le projet de 2013 a gommé tout projet de nouvelle infrastructure d'agglomération alors même que seule la ligne de tramway a été réalisée. Il invite à la poursuite des réflexions non plus sur le contournement routier dans son intégralité, - il est vrai que les réflexions autour de cet équipement durent depuis maintenant plus de 20 ans – mais sur un barreau de 2 km qui pourrait relier La Membrolle sur Choisis à Tours. C'est consternant alors même que le projet était jugé compatible avec les orientations du Grenelle de l'environnement.

Le projet qui porte pourtant sur l'ensemble de l'agglomération ou, pour être précis sur le périmètre des transports en commun, concentre en fait ses actions sur Tours, sur le cœur urbain, sur l'aire de déplacement du piéton, c'est à dire 700 mètres. Il ne propose aucune

solution pour réduire aux difficultés que rencontrent au quotidien les résidents des espaces périurbains, aucune solution pour juguler la congestion des principaux axes que sont les voies pénétrantes et autoroutières. Il ne propose enfin aucune alternative crédible à l'usage de la voiture pour les déplacements entre les villes et les quartiers de l'agglomération. Les mots apaiser et pacifier sont ici vides de sens.

En conclusion, le projet souffre globalement d'un manque de lisibilité. Il ne hiérarchise aucunement les actions à mener en priorité, il considère des actions au-delà de sa période de référence et il ne présente aucun des tableaux de synthèse des investissements à consentir. Au final, il est difficile d'avoir une vision claire de ce qui sera entrepris et de ce qui ne le sera pas.

Le projet est politique et se veut consensuel. Il oriente, invite, préconise mais au final, il ne prend pas de risque. Son contenu, son intérêt et sa portée réelle s'en trouvent nécessairement amoindris, notamment dans sa relation de nécessaire compatibilité avec les documents d'urbanisme.

La CCI Touraine alerte sur la perte d'attractivité du territoire qu'entraînerait immanquablement la mise en œuvre de positions dogmatiques exprimées dans le projet. Elle invite le Sitcat à revoir son projet. Elle demande en priorité la réinscription du contournement routier de l'agglomération qui reste un impératif pour le bon fonctionnement de l'aéroport. Dans l'attente elle exprime un avis plus que réservé sur le document.

Observations du SITCAT :

6. Objectifs du projet

Le SITCAT constate que les objectifs centraux, les ambitions et les enjeux du projet sont largement partagés voire intégrés par la plupart des personnes et groupements ayant participé à l'enquête publique.

La voiture individuelle est en effet la principale source de pollutions et de dégradation du cadre de vie urbain et périurbain (bruit, qualité de l'air, émission de CO₂, occupation de l'espace public...): il ne s'agit en rien d'une posture idéologique mais d'un constat objectif et argumenté (voir la partie « état des lieux » de l'évaluation environnementale). L'objectif de réduction du trafic automobile résulte de ce constat mais aussi du Code des transports qui en fait un enjeu central des PDU. Le PDU s'attache néanmoins à ne pas condamner l'automobile mais vise plutôt à en réduire l'hégémonie, ce qui nécessite des changements profonds.

Les objectifs d'évolution des parts modales ont été estimés sur la base d'une simulation des actions majeures dans le modèle multimodal de déplacements. Cependant cet outil, développé dans le cadre du SCoT, ne permet pas de bien prendre en compte toutes les actions du PDU, notamment celles nombreuses portant sur les modes doux ou l'évolution des comportements. Ces biais ont été pris en compte dans l'estimation des objectifs de parts modales. La méthode est exposée dans le rapport d'évaluation environnementale. Le suivi des indicateurs permettra, à mi-parcours, de renforcer soit les actions soit les objectifs, selon le niveau d'avancement. Cela répond aux remarques de ceux qui trouvent ces objectifs « illusoires », « utopiques » comme à ceux qui leur reprochent leur « manque d'ambition ».

7. Financement et programmation

La programmation et l'estimation financières sont présentées en fin de plan d'actions, de manière synthétique par grandes orientations.

8. Perte d'attractivité :

Le SITCAT ne comprend pas la crainte exprimée de perte d'attractivité du territoire d'autant que cette crainte n'est pas argumentée : tout comme la réalisation de la première ligne de tramway est reconnue par tous comme un facteur supplémentaire d'attractivité, la poursuite des investissements dans les transports urbains permettra de conforter le dynamisme de l'agglomération. Le projet ne vise pas à limiter l'accès au centre ni aux différentes zones commerciales mais bien à le faciliter, notamment par les modes doux et les transports en commun.

J'ai noté dans le dossier que l'élaboration du projet a fait l'objet d'une concertation auprès des différents acteurs de la mobilité sur le territoire. Le bureau d'études EREA a rencontré des représentants de la CCI Touraine le 9 février 2012. La CCI a participé aux groupes thématiques de travail entre mars et juillet 2012, comme la Chambre de Métiers et de l'Artisanat d'Indre-et-Loire. Globalement, le diagnostic réalisé a été partagé par l'ensemble des participants. Le projet, qui en a résulté, ne semble pas satisfaire la CCI, dont les représentants ont, semble-t-il, été écoutés, mais pas entendus.

Votre observation approuve les objectifs du PDU, émet un doute sur la crédibilité des solutions retenues et dénonce un projet irréaliste, technocratique, idéologique, dogmatique, faisant de l'automobiliste un bouc émissaire commode, méconnaissant l'économie, sans ambition, occultant la baisse de fréquentation des transports en commun, manquant de lisibilité et sans engagement précis.

Cette observation relève du dialogue de sourds maintes fois constaté entre :

- d'une part les rédacteurs et approuvateurs de ce type de projet appartenant quasi exclusivement au secteur protégé ou non concurrentiel pas ou peu concernés - jusqu'à présent - par la crise, tout du moins personnellement,*
- d'autre part les acteurs du secteur social privé, marchand, concurrentiel, non protégé aux prises quotidiennement avec une exigence d'efficacité et de compétitivité.*

S'agissant des objectifs et du contenu du PDU, le dossier administratif joint au dossier précise pourtant 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.

L'Etat souhaite que le PDU comporte un plan d'actions concret et chiffré afin d'atteindre les objectifs retenus, accompagné d'un échéancier et d'un plan de financement prévisionnels. C'est le cas : le PDU s'engage dans des actions avec un programme. On peut y ajouter des actions du domaine économique et social ou les améliorer.

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.

Voir réponses globales suivantes et conclusions sur les autres points.

L14 (partie) – Club « Pôles commerciaux et grandes enseignes ». Observation sous forme de pétition signée par des présidents, directeurs de grandes enseignes ou centres commerciaux : AUCHAN Chambray les Tours, Saint Cyr sur Loire, La petite Arche, LE PRINTEMPS, Les Atlantes, association l'Arche de Tours Nord, BRICOMARCHE La Ville aux Dames, GEANT CASINO, L'HEURE TRANQUILLE, association CHAMBRAY GRAND SUD.

Présentent en quelques lignes l'organisation spatiale du commerce tourangeau.

A savoir :

- 7 pôles commerciaux principaux et 2 zones commerciales tampons à La Ville aux Dames et à Joué-lès-Tours ;

- une zone de chalandise très étendue ;
- un commerce de centre ville, qui n'est pas dans sa majorité un commerce de proximité : la clientèle intra muros ne suffit donc pas à le faire vivre ;
- des zones commerciales de périphérie en général « tirées » par un hypermarché et dynamisées par des enseignes spécialisées.

En tirent la conséquence qu'il faut veiller à maintenir l'accès à ces zones et à les irriguer suffisamment. Ils doivent conserver un pouvoir d'attraction large et ouvert pour être rentables et pérenniser leurs activités.

Ajoutent que l'agglomération tourangelle est de dimension moyenne et est fortement contrainte par la Loire et le Cher. Par conséquent, il faut veiller à ne pas appliquer à Tours des solutions importées des très grandes villes. Cf. page 91 du projet avec photo d'un aménagement parisien.

Constatent l'évolution des comportements d'achat avec une clientèle de plus en plus mobile : point de vente vivant par l'attraction qu'il exerce sur la population de proximité mais aussi par la captation d'un flux de passage et avec une clientèle dans une recherche permanente de gain de temps. Toute entrave à cette mobilité et à la recherche de gain de temps risque d'entraîner une perte d'attractivité pour le centre ville comme pour les pôles de périphérie.

Voir plus loin approvisionnement en marchandises et accès de la clientèle au centre ville.

Après ce constat expriment leurs inquiétudes par rapport à une vision de la métropole qu'ils estiment trop théorique, voire idéologique. Même si les orientations de la réglementation imposent de réduire la circulation en ville et à trouver des solutions alternatives à l'usage de la voiture, il semble illusoire de penser que le développement des circulations douces et des transports en commun saurait résoudre les problèmes des déplacements quotidiens des tourangeaux.

Soulignent le fait que la voiture n'est pas qu'un moyen individuel de déplacement. C'est aussi un moyen d'emporter immédiatement les achats lourds et parfois encombrants effectués notamment en périphérie. Ces achats ne peuvent être convoyés ni à pied, ni en transport en commun.

Estiment qu'on ne peut imposer un basculement d'un système de flux de personnes et de marchandises à un autre sans tenir compte des contraintes des acteurs économiques et des habitudes de comportement des consommateurs tourangeaux.

Ayant le souci de préserver le dynamisme commercial de l'agglomération tiennent à alerter sur la concrétisation de certains axes du projet.

Ce projet risque :

- de remettre en cause les équilibres commerciaux : aménagements modifiant l'équilibre des pôles au profit des plus gros et/ou des plus accessibles.
- de fragiliser le centre ville de Tours en compliquant son accès. Les ruptures de charges induites par le transfert parcs relais/bus/tram vont majorer le temps de transport alors que chacun est aujourd'hui à la recherche de gain de temps.
- de diminuer l'attractivité des pôles périphériques par la réduction de la taille des pénétrantes. Les ZACOM sont des lieux de développement de l'activité commerciale. Comment les développer si on en réduit les accès ?

Regrettent d'être peu ou pas consultés en amont des projets, alors que les points de vente qu'ils gèrent sont sources de richesse, pourvoyeurs d'emplois et facteurs d'attraction à l'échelle de l'agglomération.

Souhaitent :

- que les entreprises commerciales soient associées le plus possible en amont quant à la réflexion sur les conditions d'accès à la voirie, les horaires, les modes de livraisons, etc...
- que le modèle de développement proposé tienne davantage compte de l'existant et fasse preuve de plus de réalisme.

Le fait que le commerce de centre ville n'est pas, dans sa majorité, un commerce de proximité doit conduire à maintenir une capacité de stationnement significative pour les chaland. Certes, ceux-ci peuvent venir de la périphérie urbaine par transports en commun, sous réserve d'être bien desservis ou par l'intermédiaire de parkings relais, mais aussi de plus loin en voiture. Interdire des secteurs aux voitures présente un risque d'isolement. Le danger est un centre ville déserté par les commerçants, comme à Orléans dans les quartiers de l'hôtel de ville et de la préfecture.

Un accès routier fluide aux centres commerciaux est effectivement vital pour les entreprises et donc pour l'emploi, qu'elles génèrent et pérennisent. L'accès par automobile devrait rester prédominant et indispensable, mais la part d'utilisation des TC devrait augmenter, car les achats ne sont pas toujours nombreux ou volumineux. A Nantes, un terminus de tramway est situé devant un magasin IKEA dans une vaste zone commerciale.

Le projet insiste sur la desserte des quartiers prioritaires d'habitat social, des équipements publics, des établissements scolaires, des gares ou des facultés...Il ne traite pas spécifiquement de l'accès de la clientèle aux centres commerciaux par voie routière. Il ne prévoit pas de réseau structurant de TC desservant les zones d'activités et les ZACOM.

En revanche, le 25 ème objectif du projet traite de l'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales en 4 actions citées plus haut : actions 47, 48, 49 et 50. Parmi celles –ci, la 47 définira un schéma directeur logistique qui aura pour objectif d'adapter la réglementation à l'évolution du contexte urbain, aux nouvelles techniques de commercialisation et aux enjeux de réduction des nuisances. Selon les propres termes du dossier, son élaboration reposera sur une concertation entre collectivités et acteurs économiques concernés, afin de bien prendre en compte les contraintes, attentes et possibilités de chacun. Il définira les itinéraires de transit et les conditions d'accès aux voiries (gabarit, plages horaires, motorisation des véhicules). Vous devriez donc être sollicités le moment venu en amont du projet.

S'il est souhaitable que réussisse le système de transport de marchandises préconisé par le projet, théoriquement séduisant, il reste que l'accès aux ZACOM et d'une façon générale aux zones d'activités ne peut garder sa fluidité sur la durée, sans adaptation du réseau routier, qui achemine 99 % des marchandises sur l'agglomération.

Les problématiques d'accès aux équipements, aux commerces et aux services doivent être considérées avec attention dans le PDU, comme le rappelle le préfet dans le dossier administratif annexé au dossier du projet.

Voir réponses globales et conclusions.

L15 (partie) – Europe Ecologie Les Verts 37. Monsieur François LAFOURCADE.- registre de Tours hôtel de ville.

Le PDU de 2013, dans son diagnostic comme dans son programme d'action, se rapproche de l'esprit des lois LOTI et LAURE. Le trafic routier est bien identifié comme source de nuisances environnementales et comme élément participant au changement climatique. Celui-ci est bien identifié à son tour comme le produit du mode de vie sur l'agglomération et non comme des effets extérieurs (trafic de transit) que des équipements dédiés à la circulation automobile et camion pourraient corriger. De fait, près de la moitié des actions du PDU visent à promouvoir les modes de déplacements alternatifs.

Il est cependant plus que regrettable que les investissements dans les infrastructures du réseau Fil Bleu ne soient pas chiffrés. L'absence de cette estimation fait du PDU un document à faible incidence budgétaire locale, les principaux investissements envisagés liés à l'étoile ferroviaire ne relevant pas de la compétence de Tour(s)plus ou du Sitcat. Il permet de maintenir une ambiguïté sur la programmation d'une seconde ligne de tramway, alors que cette orientation, si elle est maintenue, devrait être soumise à l'enquête.

Observations du SITCAT :

9. Seconde ligne de tramway :

La réalisation d'une seconde ligne de tramway fera l'objet de réflexions sur les besoins prioritaires de l'agglomération en matière de transports en commun et sur les meilleures réponses à y apporter. Les études programmées permettront aux élus de valider les choix définitifs en matière de tracé comme de mode et détermineront l'importance des investissements à prévoir (voir pages 40 et 121 et du plan d'actions).

Le projet fait bien le lien entre les formes d'urbanisation et les choix de modes de déplacements. Il s'inscrit dans la démarche du SCOT qui prévoit une réduction des surfaces à urbaniser, comme dans la démarche du PLH de Tour(s)plus qui privilégie la densification de l'habitat dans les corridors des transports en commun en sites propres. Il prolonge cette approche en proposant aux communes des actions pertinentes en faveur de la perméabilité à la marche à pied, des personnes à mobilité réduite ou de la nécessité de réduire certaines coupures urbaines.

Au final, il propose des objectifs de report modal vers les transports en commun et les modes actifs de déplacement plus ambitieux qu'en 2003 : + 5% au lieu de +2% pour les TC et +5% au lieu de +1% pour les modes actifs.

Le document est très riche en propositions visant à améliorer l'offre de mobilités sur le périmètre des transports urbains (PTU). Il voit bien la nécessité de coordonner les acteurs de ces offres et faire connaître des dispositifs mal connus (auto-partage) ou parfois mal perçus (double sens cyclable, zones de rencontres).

Pour autant, il reste très marqué par une approche par l'offre de transports qui rencontre ses limites. Sur le secteur du PTU, y compris dans son centre, l'attractivité de l'automobile restera supérieure à celle de tous les modes concurrents. La politique de restriction des stationnements engagée, absolument nécessaire à la promotion des autres modes, doit être accompagnée par l'ouverture d'esprit des autorités organisatrices des transports (AOT) à la recherche de solutions aux problèmes de déplacements qu'elle soulève.

Or, la possibilité de mettre des moyens humains au service de la population pour l'aider à programmer ses alternatives à l'automobile est absente du document. La coordination des individus pour mettre en place un pédibus ou un programme de covoiturage dans le cadre d'un plan de déplacement interentreprises (PDIE) demande pourtant aussi du temps et de l'énergie. La création de postes de conseillers en mobilités semble indispensable pour permettre d'atteindre de meilleurs objectifs de report modal. Il faut être prêt à aller du « transport à la demande » jusqu'à la « programmation du transport à la demande ». Certes, le PDU prévoit aussi la création d'un observatoire des mobilités il est souhaitable que cet observatoire serve aussi à analyser des obstacles sociaux au développement des mobilités actives et participe activement à la recherche de solutions promouvant les modes actifs de déplacements. EELV souhaite que le programme d'action soit complété par la mobilisation de moyens humains et financiers permettant d'accompagner l'évolution des pratiques en termes de déplacements et les projets des habitants du PTU vers des modes de transports plus soutenables.

Observations du SITCAT :

10. Conseil en mobilité

L'action 23, répondant au 10ème objectif « Développer des services d'accompagnement à la mobilité » oriente clairement le conseil en mobilité vers les habitants des quartiers prioritaires. Il s'agit d'un engagement du Conseil général qui répond à une urgence sociale. Pour autant, les outils et les moyens qui seront mis en œuvre pour répondre à ce besoin pourraient utilement s'étendre à d'autres catégories d'usagers et à d'autres secteurs géographiques : ainsi l'évolution des pratiques de mobilité dans le périurbain ne pourra vraiment s'accélérer que si les initiatives locales sont coordonnées et accompagnées.

Mesures et actions particulières :

1. EELV regrette que le document ait écarté la construction d'une halte ferroviaire prévue à la Ville aux Dames. Ce projet était en mesure de réduire significativement la circulation automobile sur la levée de Loire et le CD 140 et ainsi d'améliorer la qualité de l'air.
2. Pour développer l'étoile ferroviaire aller au-delà de la coordination des AOT pour les unifier en une seule programmant les investissements en matière de TER, d'autocars et de transports urbains.
3. Préciser, pour les usagers pendulaires, les échéances de l'aménagement de la station vélos de la gare de Tours.

Observations du SITCAT :

11. Station Vélos

La première phase du projet (environ 250 places) est programmée pour 2014/2015. La seconde est liée à l'avancement du projet urbain de « l'ilot Vinci » et au calendrier du concours d'architectes.

4. Généraliser les double-sens cyclables et le développement des tourne à droite.
5. Proposer un service de location de vélos de courte durée dans plusieurs endroits du PTU.

Observations du SITCAT :

12. Location vélos de courte durée

La mise en service d'un système de location de cycles en libre-service a jusqu'ici été écartée par les élus en raison de son coût et de sa concurrence tant avec le système de location longue durée « Vélociti » qu'avec l'activité commerciale des vélocistes. Pour autant, cette option n'est pas définitivement exclue d'autant que des solutions nouvelles dites « en boucle » ont été développées pour les besoins des villes moyennes.

6. Ne plus différer le franchissement de la Loire entre La Riche et Saint Cyr ou Fondettes. Sa concrétisation doit devenir un objectif du programme d'action.

Observations du SITCAT :

13. Franchissements

Tous les projets inscrits au plan d'actions du PDU sont susceptibles d'être réalisés : lorsque différentes options existent, des études complémentaires sont préconisées afin d'aboutir à un choix en connaissance de cause. Ces études peuvent porter sur la faisabilité, l'impact environnemental, le coût du projet. Ainsi, plusieurs études ont d'ores et déjà été réalisées par l'agglomération concernant le franchissement de la Loire à l'ouest du pont Napoléon. Certaines options méritent d'être approfondies avant toute

prise de décision.

7. Action 33. Appliquer des principes de partage de l'espace public doit se traduire par la diminution de la vitesse autorisée avec la généralisation des zones 30.
8. La réalisation d'un réseau express vélo écarté du projet est pourtant nécessaire à l'augmentation de la part modale du vélo.

Observations du SITCAT :

14. Impact environnemental du projet

Comme indiqué plus haut, l'évaluation environnementale s'appuie sur l'outil de modélisation multimodale qui a tendance à minimiser l'impact de certaines actions (voir P. 20 et 21 de l'évaluation environnementale). Le bilan environnemental des actions du PDU est ainsi difficile à quantifier et il convient de manier l'évaluation environnementale avec prudence et de bien prendre en compte la partie qualitative de cette évaluation. L'accroissement de la population et des emplois est pris en compte dans cette évaluation : on prévoit ainsi une augmentation des déplacements et des kilomètres parcourus. Ainsi, malgré l'amélioration prévue des performances environnementales des véhicules motorisés notamment au regard des NOX et des COVNM (fin de vie des véhicules les plus anciens), l'impact des actions du PDU peut apparaître mince concernant la qualité de l'air ou les consommations énergétiques : il semble que les bénéfices des actions du PDU soient contrebalancés par les effets de l'augmentation de la population et des activités ainsi que par la poursuite consécutive de la périurbanisation.

En conclusion, EELV demande au commissaire-enquêteur d'émettre un avis favorable au document accompagné de 2 réserves :

- sur son impact environnemental insuffisant en matière de qualité de l'air et d'efficacité énergétique,
- sur l'ambiguïté des mesures en faveur du transport en commun urbain et de recommandations relatives à la mobilisation des citoyens et aux actions complémentaires exprimées plus haut pour permettre d'atteindre plus rapidement les objectifs de reports modaux en faveur des TC et des modes actifs et, le cas échéant, de les dépasser.

Selon le porter-à-la-connaissance juridique joint au dossier, le PDU est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitations des mesures qu'il contient.

La politique de stationnement engagée par le projet fera plus loin l'objet d'un thème spécial. La création de postes de conseillers en mobilités pour permettre d'atteindre de meilleurs objectifs de report modal ne serait pas comprise à juste titre. La révision d'un plan ou l'approbation d'un schéma ne doit pas ou plus générer de recrutement de fonctionnaires ou assimilés chargés de suivre leur mise en œuvre. C'est le personnel en place, éventuellement après une formation complémentaire, qui doit assurer l'information ou la communication appropriée. Mais, essentiellement, c'est bien aux modes de transports de se rendre plus attractifs et non au citoyen d'être formaté ou contraint vers un mode. Il utilisera le mode le plus rapide, le plus confortable et le moins cher et, plus probablement, vers un panaché de modes. Assister le citoyen comme vous le suggérez, c'est le prendre pour un imbécile.

Les mesures et actions particulières que vous demandez seront examinées plus loin.

L'impact environnemental du projet sur la qualité de l'air est effectivement insuffisant., Mais,

le Sitcat ne dispose pas de toutes les cartes dans sa main. En première analyse, dans ce domaine, c'est sur le vélo qu'il faut faire effort pour obtenir des résultats significatifs au moindre coût pour la collectivité.

Une seule AOT est une très bonne idée, mais non liée à l'étoile ferroviaire. J'y reviendrai plus loin et en conclusion.

Les échéances de la réalisation de la station vélos de la gare de Tours n'ont pas à figurer dans le PDU. Un calendrier de réalisation n'est exigé dans le PDU que dans l'annexe relative à l'accessibilité.

Voir réponses globales et conclusions.

L16 (partie) – Groupe des élus communistes et républicains. Monsieur Pierre TEXIER - registre de Tours hôtel de ville.

Même si le PDU reste un document d'orientation, une analyse financière et le chiffrage des investissements nécessaires pour atteindre les objectifs proposés auraient été les bienvenus.

La diversité des acteurs impliqués dans les objectifs suppose une diversité de financements. En effet pour le développement de la complémentarité des réseaux de transport et des équipements qui les accompagnent, la réalisation des objectifs reste liée aux capacités de la région, du département, voire de l'Etat.

La hausse du versement transport des grandes entreprises ne peut être un sujet tabou.

Observations du SITCAT :

15. Versement transport

Le montant du Versement Transport est plafonné à 1,8 % + 0,2 % pour les agglomérations touristiques. Celle de Tours applique déjà le taux maximum prévu par la loi soit 2 %.

Son évolution n'est pas maîtrisée et il paraît important de le rappeler dans une période où la contribution des entreprises faiblit face à celle des citoyens. La question des financements est trop souvent un obstacle au rapprochement des points de vue des AOT, qui pourtant tiennent le même discours quant aux objectifs à atteindre.

L'association des usagers de la voie publique, des transports en commun et des citoyens est indispensable.

Propose que soient créés des comités d'usagers des transports publics et d'information des habitants, qui semblent indispensables pour adapter et faire évoluer le réseau.

Observations du SITCAT :

16. Association des usagers

Cette proposition va au-delà de celles formulées dans le PDU concernant le développement d'outils de sensibilisation et de communication. S'il revient à chaque AOT ou gestionnaire de voirie de mettre en place ou pas de tels comités d'usagers, le SITCAT prévoit de communiquer régulièrement sur les actions du PDU (action 64) dans le but de « diffuser une culture de base sur la mobilité » et de développer « la concertation sur les enjeux en matière de transports ».

Il est important d'accélérer les actions pour le développement de l'intermodalité en créant des pôles équipés de services pour les usagers et en avançant pour la mise place d'une carte unique avec unification des tarifs quels que soient les réseaux empruntés. En effet, il n'est pas logique de ne pas payer le même prix si l'on vient du même lieu du département, selon que l'on prend un transport régional ou départemental et parfois d'être obligé de reprendre un

titre de transport du réseau de l'agglomération.

Observations du SITCAT :

17. Tarification multimodale et billettique interopérable

Le SITCAT partage l'ambition de parvenir le plus rapidement possible à une tarification multimodale équitable et à une billettique interopérable à l'échelle du département et/ou de la région. Il rappelle toutefois que le prix ne peut dépendre uniquement de la distance : on ne peut comparer l'offre proposée par Fil Bleu et l'offre interurbaine de Fil vert et du TER.

Amplifier les efforts, c'est aussi s'appuyer sur le potentiel de développement des transports publics que permet le nouveau réseau avec sa première ligne de tramway. Cela implique aussi une vision de l'avenir qui dépasse le simple débat sur une deuxième ligne de tramway.

Les axes structurants susceptibles de recevoir des transports en voie réservée dessinent un schéma potentiel. Il faut continuer à desservir dans l'agglomération les quartiers d'habitat social, les pôles générateurs de déplacement en reliant par exemple les deux établissements du CHRU et aussi envisager la desserte de zones où l'on veut favoriser le développement économique et la densification urbaine. La localisation des nouveaux logements est déterminante dans le choix d'évolution du réseau tramway. L'expérimentation des contrats d'axes proposés dans le PDU paraît être un bon moyen d'aller dans ce sens.

Les réponses aux enjeux supposent une augmentation de la part modale des TC et des circulations douces plus ambitieuse que celle proposée par le projet.

Un des facteurs d'utilisation accrue des TC est non seulement l'évolution de l'offre avec plus de lignes et de meilleures fréquences, mais c'est d'abord l'augmentation de la demande. Or, aujourd'hui la demande potentielle existe, mais elle est retenue par le manque d'offres, qui sont elles-mêmes justifiées par le coût élevé des dessertes dans des secteurs peu denses et les tarifs des titres de transport.

Observations du SITCAT :

18. Adéquation de l'offre et de la demande

Le SITCAT ne partage pas cette analyse tout au moins pour le réseau urbain : développer l'offre ne peut suffire à amplifier la demande si des conditions de densités minimales (d'emplois, d'habitat et de scolaires) et de mixité des fonctions ne sont pas réunies.

Propose de lancer une étude sur l'augmentation de fréquentation qui serait induite par une baisse de la tarification.

Observations du SITCAT :

19. Tarification

Concernant la tarification, le SITCAT ne partage pas l'analyse selon laquelle le coût des transports publics serait rédhibitoire, freinerait l'accès du plus grand nombre à ces transports et qu'il suffirait donc de diminuer ces tarifs pour développer la part modale des TC. Toutes les études montrent que le taux de couverture par les usagers du coût global des transports publics n'a cessé de diminuer et que ceux-ci sont beaucoup moins coûteux pour l'utilisateur que la voiture individuelle, a fortiori avec la prise en charge de l'abonnement par l'employeur. L'étude proposée n'aurait de sens que si elle envisageait à long terme l'impact pour l'AOT sur ses recettes et sur ses investissements. Par ailleurs, le SITCAT rappelle que

« l'élasticité au prix » est analysée lors de chaque évolution tarifaire. Pour autant, la question d'une tarification sociale plus juste et plus équitable que la tarification actuelle souvent déterminée par le statut mérite d'être posée pour toutes les AOT et d'être discutée entre elles.

La fréquence des réunions proposées pour le comité de pilotage est insuffisante. Une seule par an, c'est en réduire d'entrée l'efficacité. Nous avons besoin, si nous voulons progresser ensemble, de mieux partager les informations, d'échanger et de construire des solutions partagées et comprises par tous, de créer les conditions pour que l'ensemble des élus de l'agglomération participe avec la population aux choix d'avenir qui sont déterminants pour l'amélioration de la qualité de vie et le développement économique.

Le groupe approuve les objectifs du PDU, mais pour lui, c'est plus qu'un document d'orientation, c'est un document d'actions qui doivent répondre aux besoins de la population.

Le projet comporte bien, au chapitre 3, une programmation et une estimation financière. Elles sont incertaines compte tenu de la quantité des acteurs publics et privés, mais permettent une appréciation de la mise en œuvre des actions par maître d'ouvrage et partenaires associés à court, moyen et long terme.

La création de comités d'usagers des transports publics et d'information des habitants serait utile à l'AOT pour proposer des adaptations du réseau de transport en commun. Ils font défaut actuellement au vu des observations du public.

La desserte des établissements hospitaliers et des cliniques, des zones économiques et d'habitations denses actuelles et en projet n'est pas satisfaisante, selon le public.

Le manque d'ambition du projet pour les TC et les circulations douces a été relevé par le public.

La question de l'offre de lignes et celle de la demande de ligne seront traitées dans le thème réseaux Fil Bleu. Le coût du billet ne me semble pas déterminant.

Une réunion tous les 6 mois du comité de pilotage serait plus efficace qu'une seule plus exposée à un renouvellement des participants..

Voir réponses globales et conclusions.

L17 – Monsieur Jean-Claude OESINGER.- registre de Tours hôtel de ville.

On retient de la lecture de la synthèse la volonté de faire évoluer la mobilité depuis sa forme actuelle vers une nouvelle mobilité où transports/environnement aménagement sont indissociables.

La politique du tout routier a conduit à un dangereux déséquilibre vis à vis des autres modes. Une véritable promotion des alternatives à la voiture particulière comporte un volet incitatif, mais aussi un volet coercitif. Qu'en est-il concrètement ?

On ne peut que regretter le peu de place accordé au patrimoine ferroviaire, alors qu'il constitue une ossature sur laquelle s'articulent les autres modes de transport.

Il est effectivement nécessaire de mieux organiser la mobilité motorisée.

La fréquence des réunions proposées pour le comité de pilotage est insuffisante. Une seule par an, c'est en réduire d'entrée l'efficacité. Nous avons besoin, si nous voulons progresser ensemble, de mieux partager les informations, d'échanger et de construire des solutions partagées et comprises par tous, de créer les conditions pour que l'ensemble des élus de l'agglomération participe avec la population aux choix d'avenir qui sont déterminants pour l'amélioration de la qualité de vie et le développement économique.

Le groupe approuve les objectifs du PDU, mais pour lui, c'est plus qu'un document d'orientation, c'est un document d'actions qui doivent répondre aux besoins de la population.

L'étoile ferroviaire est très présente, au contraire, dans le dossier.

Voir réponse ci-dessus pour le comité de pilotage.

L18(partie) et M70 – Monsieur Alain BEYRAND - registres de Tours Hôtel de Ville et Sitcat.

Pose la question de l'utilité de ce PDU en démontrant que le PDU de 2003 a été bafoué par les élus. Dresse un bilan négatif de l'application du PDU en vigueur. Le projet ne permet pas un véritable PDU dès lors qu'il écarte les sujets des TCSP et des autoroutes. On obtient un PDU « rabougri ».

Observations du SITCAT :

20. Ambitions

Le projet de PDU n'écarte pas la création de nouveaux TCSP (Transport en Commun en Site propre) : il en détermine les axes prioritaires et programme les études.

Concernant les autoroutes, le PDU se conforme aux orientations du Grenelle de l'environnement et du SCoT.

Constate que le plan d'action(page 40) ne prévoit pas de révision au bout de 5 ans permettant de mettre en oeuvre les projets choisis. Cela signifie clairement que les élus imposeront des projets, qu'ils auront choisis entre eux sans l'assentiment de la population.

Observations du SITCAT :

21. Révision

La loi prévoit une évaluation du PDU au bout de 5 ans mais n'oblige en rien à une révision du plan dans les mêmes délais. Seule une modification du périmètre des transports publics impose une révision dans un délai de 3 ans : ce pourrait être le cas avec la modification institutionnelle prévue au 1er janvier 2014.

Demande au commissaire-enquêteur d'émettre une réserve pour que toute mise en place sur l'agglomération d'une ligne autoroutière ou de TCSP soit précédée d'une révision du PDU. Ajoute 22 remarques diverses ne concernant pas les cyclistes et les piétons.

En conclusion, le Sitcat a présenté un bilan très déformé des années passées reposant en grande partie sur son action, allant jusqu'à juger encourageante et en progression une politique cyclable, qui complique, ralentit et rend inconfortable la circulation à vélo dans la ville de Tours.

Les bonnes intentions du PDU 2013 ne sont pas crédibles. Elles demandent à être considérées avec circonspection et à être sévèrement recadrées par des mesures concrètes, sans quoi ce PDU ne sera d'aucune utilité pour les Tourangeaux, tant tout semble déjà écrit, pour que continuent les dérives actuelles.

Une cellule pérenne de suivi, de contrôle et de conseil, proche des citoyens et si possible indépendante du Sitcat, serait bien utile.

Le projet n'emploie pas l'expression TCSP, mais réseau structurant de transport en commun, sans préciser s'il s'agira d'un site propre ou non.

Aucune ligne autoroutière n'est prévue dans le projet à l'exception du prolongement du périphérique nord et une voie de desserte à partir du périphérique sud. L'achèvement complet du périphérique n'est pas évoqué. Voir thème plus loin.

La proposition d'un tram/train entre Saint Pierre des Corps ne change pas la situation s'il est exploité par la SNCF, dans l'impossibilité d'en augmenter la fréquence.

*La rue Edouard Vaillant est effectivement prévue dans le plan du réseau structurant.
PTU, périphérique, vélo : voir les thèmes plus loin.
La plupart de vos observations accusent ou font état de fautes ou manquements que je ne peux examiner.
Voir réponses globales et conclusions.*

O67- Monsieur LE DU Georges - registre de Saint Avertin.

S'attendait à trouver ce qui se prépare pour les transports dans l'agglomération et n'a trouvé que de belles idées, aucun plan, aucun schéma. Il n'y a rien de concret et, au final, il est expliqué que c'est le maire de Tours qui décide.
Ajoute être victime du bruit des bus toutes les 5 minutes aux heures de pointe et à partir de 5 heures jusqu'à 22 heures. Même pas de repos le samedi et le dimanche.

*Le PDU définit des actions à partir d'orientations découlant du bilan du PDU actuel et du diagnostic établi.
Il ne faut pas en attendre plus qu'il ne peut. Par exemple, de nouvelles lignes de transport en commun au tracé précis...qui seront précisées dans la mise en oeuvre du plan sur la période de 10 ans.
Le bruit des TC sera examiné plus loin.*

O68- Monsieur Patrick MINIER - registre de Saint Avertin.

Les documents présentés sont de qualité, notamment le diagnostic, mais trop généralistes pour la partie orientation : pas de plans précis avec phasage dans le temps, d'objectifs chiffrés et indicateurs de mesure.
Regrette que le périmètre d'étude ne soit pas plus large, notamment au niveau du SCOT car urbanisation et déplacements sont étroitement liés.
Le report des déplacements automobile vers d'autres modes ne sera possible que si de vraies alternatives existent. Or, depuis un an, l'offre de transport en commun est de moindre qualité et la liaison cyclable vers Tours et Saint Pierre non sécurisée.
Suggère une ligne de bus de Saint Avertin vers Saint Pierre le matin et le soir aux heures de trains.
Le maillage tramway/ SNCF/bus est inefficace. Suggère d'étudier la gratuité des transports.

*Le projet comporte bien, au chapitre 3, une programmation et une estimation financière.
L'aspect territorial fera l'objet d'un thème plus loin dans le rapport et sera à nouveau considérer dans mes conclusions.
La moindre qualité de l'offre de TC est constatée dans des zones géographiques précises.
Les alternatives à la voiture conditionnent effectivement la réussite du plan.
Le maillage que vous citez est efficace pour de multiples raisons. C'est bien au PDU d'apporter un peu d'ordre en commençant par ne pas opposer les modes de déplacements entre eux pour des motifs idéologiques, dogmatiques ou politiques. La recherche d'une synergie entre les modes est bien plus efficace et enthousiasmante.*

O70- Monsieur Jean-Gérard PAUMIER - registre de Saint Avertin.

La concomitance de cette enquête avec la récente réorganisation des lignes de bus et l'arrivée du tram a créé une confusion dans l'esprit de nombreuses personnes.
Le risque est que de nombreux usagers jugent le PDU à travers le prisme de l'usage du transport bus au quotidien.

Observations du SITCAT :

22. Nouveau réseau Fil Bleu et enquête publique :

Le SITCAT partage entièrement cette analyse : les dysfonctionnements du nouveau réseau urbain et l'inquiétude voire la colère qu'il a suscités ont parfois pris le pas sur l'analyse du projet proposé, voire l'ont discrédité aux yeux de certains usagers.

De plus le caractère très épais et très complexe du dossier ne favorise pas une lisibilité aisée. Le PDU semble abstrait à beaucoup qui y opposent leur vécu concret et quotidien des transports. A cet égard sollicite un ajustement urgent, après une compréhensible phase de rodage en septembre pour assurer un respect des horaires et des correspondances, tant pour les lycéens que pour les personnes allant travailler hors St. Avertin. Une nouvelle correspondance aux Granges Galland permettant d'aller du plateau au centre de Tours par la rue Edouard Vaillant est indispensable. De même, le quartier des Grands Champs doit absolument continuer à être relié par bus avec le centre ville. Dans ce quartier à habitat social développé, de nombreuses personnes ont besoin de cette liaison pour leurs formalités en mairie et dans les services situés en centre ville.

Le PDU marque une avancée significative dans la solidarité d'agglomération pour les transports. Il favorise fortement les modes de déplacements collectifs.

Il est impératif que des ajustements interviennent vite pour ne pas donner le sentiment d'une moindre qualité de desserte et de service aux Saint Avertinois.

Trois niveaux sont à considérer : le plan qui sera un support de l'action pendant un maximum de 10 ans avec une révision intermédiaire à 5 ans, puis, pour employer des termes militaires, des ordres d'opérations de mise en œuvre du plan et des ordres de conduite en cours d'action pour des ajustements. Il ne faut pas attendre la remise de mon rapport pour les faire ou attendre un an pour, soit disant, mieux y voir clair.

Les observations constatées dans cette enquête concomitante avec l'ouverture de la ligne de tramway, intervenant dans une période où les transports en commun sont de moins en moins sollicités par le public depuis 5 ans environ, succédant à des modifications de desserte et de fréquences apportent des renseignements précieux pour l'élaboration du PDU. L'attention apportée au mécontentement justifié de ceux qui se sont exprimés, sans oublier le silence approbateur ou non des autres, devrait améliorer le projet en révélant davantage ses insuffisances et ses atouts.

Le souci d'une liaison directe entre les villes du périmètre et le centre ville de Tours, complémentaire au tramway, est souvent exprimé dans cette enquête.

Voir réponses globales et conclusions.

O80 – Association ARIAL (association de réflexion, d'information et d'action locale)
Monsieur Claude PRINET - registre Saint Pierre des Corps.

Le projet est intéressant par le nombre et la qualité des propositions qu'il avance pour sortir du tout automobile. Il aborde avec intérêt les questions d'aménagement pour les circulations piétonnes et vélos et avance des propositions pour la livraison des marchandises en ville et le développement de l'étoile ferroviaire n'est pas oublié.

Relève avec intérêt l'objectif d'apaiser les principaux axes routiers et plus particulièrement du projet de requalification de la RD 751 à Saint Pierre des Corps qu'elle souhaite depuis des années.

Malheureusement, il se synthétise dans des objectifs inférieurs à ce qui serait nécessaire pour engager une vraie transition écologique et respecter les engagements de la France en termes de réduction des consommations d'énergie et de réduction des gaz à effet de serre.

Ce plan aurait dû être adopté en 2003.

L'objectif de la part du vélo à 9 % n'est pas assez ambitieux : 13% à Strasbourg actuellement. Cela nécessite de travailler autour des pôles de centralités et de créer un réseau express vélos, de multiplier les lieux de location de vélos et les stations vélos avec la proposition d'une présence humaine gérée par une entreprise de l'économie sociale et solidaire.

Considère que les franchissements par des passerelles des coupures naturelles et ferroviaires sont des opérations d'aménagement prioritaires qui ne doivent pas être traitées au conditionnel comme le mentionne le dossier, mais réellement entreprises.

Pour sortir du tout automobile, il faut d'abord déterminer pourquoi on y est entré.

Vous approuvez les grandes lignes du projet en regrettant son manque d'ambition et d'actualité.

La part du vélo à 9 % est un objectif ambitieux dans la mesure où, négligé jusqu'à présent, il part de très bas.

Les coupures naturelles et ferroviaires compartimentant l'espace sont le principal obstacle au développement des modes doux et silencieux par les durées de trajet, inacceptables aujourd'hui, qu'elles imposent. D'un coût très faible comparé à celui des TC routiers ou ferrés, les passerelles doivent être non seulement réalisées, mais multipliées.

O82- Monsieur Daniel MENIER - registre Saint Pierre des Corps.

Les actions préconisées pour Saint Pierre des Corps et pour l'agglomération sont insuffisantes en termes de protection de l'environnement, de développement de l'offre ferroviaire et des pôles d'intermodalités.

Il ne prend pas en compte la réalisation de la 2^{ème} ligne de tramway qui figurait dans le dossier de concertation de 2007. Il indique seulement 5 corridors structurants avec le choix du BHNS, qui n'offre pas le même intérêt que le tramway. Ces corridors ne sont pas vraiment ceux identifiés par le PADD du SCOT, qui répond à plusieurs objectifs fixés par le PDU :

- capter une partie des déplacements sur l'A 10 ;
- poursuivre la desserte des quartiers de la Rabatterie et des Fontaines ;
- desservir et renforcer le pôle d'échange multimodal de la gare de Saint Pierre des Corps desservie dans le projet uniquement par le rail ;
- supprimer une discontinuité majeure des itinéraires cyclables en couplant le passage du tramway sous les voies ferrées en gare de Saint Pierre des Corps avec celui des vélos.

Observations du SITCAT :

23. Seconde Ligne de tramway (2)

Le projet reprend le corridor TCSP initialement prévu dans le PDU 2003 en direction de Saint-Pierre-des-Corps et empruntant le boulevard Heurteloup et l'avenue Jean Bonnin. Il y ajoute un autre corridor permettant d'accéder à la Gare TGV par le sud, via la rue Edouard Vaillant et les Atlantes. Ces deux corridors figurent dans le projet du SCoT. Le projet de PDU est parfaitement compatible avec le SCoT sur ce point.

Si la cartographie de ces corridors ne présage en rien du choix du mode (Bus à Haut Niveau de Service, tramway sur fer ou autre mode) elle n'en exclut aucun. Par ailleurs, l'ambition de haut niveau de service est affirmée sur l'ensemble de ces corridors.

Le projet prévoit des axes structurants : un nord-sud sensiblement parallèle à la ligne de tramway entre Tours nord et Chambray nord et deux en X entre la Loire et le Cher dont deux branches simplement amorcées vers Saint Pierre des Corps nord et sud.

Le mode de transport sera fixé ultérieurement : tramway ou BHNS.

Le corridor nord-sud du SCOT à Saint Pierre des Corps n'est effectivement pas repris par le projet. Mais, rien ne dit qu'il ne le sera pas le moment venu.

Voir réponses globales et conclusions.

O83- Monsieur Fabrice NOLLET - registre Saint Pierre des Corps.

Considère le projet assez complet en termes d'orientations et d'engagement pour les années à venir.

Néanmoins souhaite un complément indispensable :

- favoriser réellement les transports collectifs(fréquence, horaires, voies réservées, feux prioritaires) ;
- étudier 2 ème ligne de tramway La Riche, les Tanneurs, Saint Pierre, les Atlantes et éventuellement Trousseau ;
- favoriser les traversées de voies ferrées pour les piétons et vélos(La Ville aux Dames, SDPC, Fournier) ;
- faire de la gare de Saint Pierre un véritable pôle d'échanges ;
- envisager une liaison rapide Tours Nord Trousseau via l'autoroute ;
- développer l'accessibilité à tous les modes par des aides financières.

Voir réponses ci-dessus, globales et conclusions.

O85- Monsieur Jean Pierre MESLET- registre Sitcat.

Le SCOT et les observations relevées lors de l'enquête publique ne sont pas repris dans le PDU.

Priorité aux transports en commun.

Les flux devraient être dirigés vers les stations terminales du tramway pour respecter ce choix de priorité. Au lieu de cela, on veut poursuivre l'étude du périphérique Nord en contradiction avec le SCOT, qui précisait : pas de nouvelles infrastructures routières.

Un boulevard qui ignorerait l'ossature tramway interpelle. Qui plus est, le boulevard actuel n'est équipé d'aucun tourne à gauche, d'aucune voie s'affranchissant de carrefour giratoire et pourrait être organisé en 2x3 voies de manière à réduire les bouchons aux heures de pointe. Ainsi, la double voie du carrefour de l'Avion débouche sur une 2x une voie alimentant un carrefour giratoire qui dessert 3 directions à 2x2 voies. Il y a un bouchon chaque jour facilement traitable et l'axe Nord RD 910 aurait facilement accès au parc relais tramway en venant de Monnay.

Lutte contre le bruit des infrastructures routières.

Pour le centre ville, cela se comprend car cela signifie déplacer la nuisance de circulation sur la couronne. Mais, on ne lutte pas contre le bruit en le déplaçant.

Circulation apaisée.

Interdire la circulation voiture en centre ville ne favorisera pas l'arrivée de la voiture électrique qui permettrait de relancer notre industrie.

En conclusion, améliorons ce que nous avons, rentabilisons l'investissement tramway, concilions les déplacements et économisons nos deniers en ne nous lançant pas dans d'autres infrastructures. Ne faisons pas l'inverse de ce que l'on dit dans la transition énergétique.

Observations du SITCAT :

24. Aménagement du réseau routier

Les propositions visant à calibrer le réseau routier en fonction des « besoins » en heure de pointe ne sont pas conformes aux ambitions globales du PDU qui privilégie le report des circulations routières vers les transports collectifs et les modes doux. Le PDU partage pleinement l'orientation du SCoT de privilégier l'aménagement du réseau existant sur la création d'infrastructures nouvelles pourvu que cela puisse concilier fluidité du trafic sur les axes primaires (et donc traitement des éventuels points de congestion) et la pacification globale de la circulation permettant le développement de tous les modes. Concernant l'avenue du Danemark, il rappelle que cet axe est aujourd'hui une voie urbaine et que son trafic impacte une population relativement dense. En aucun cas le PDU ne prévoit d'interdire la circulation en ville.

Le bouchon sur le carrefour giratoire, sans nom, formé par l'avenue André MAGINOT, l'avenue des Compagnons d'Emmaüs et le boulevard Abel GANCE est causé précisément par l'absence de boulevard périphérique dans le nord et l'est de l'agglomération et par l'inadaptation du profil en long de la suite des boulevards actuels. La fluidité est effectivement contrariée par la réduction à une voie de circulation à l'approche d'un rond point, comme si les automobilistes n'étaient pas capables de traverser le carrefour à deux de front. Diriger les flux de véhicules vers un parkings relais au terminus est intéressant, mais d'un effet limité.

Déplacer le bruit ne le supprime pas, mais la population est moins dense en couronne qu'en centre ville. Il n'en est pas moins vrai qu'un périphérique, comme son nom l'indique, doit être construit à la périphérie de l'agglomération en l'incluant, c'est à dire hors agglomération. J'y reviendrai plus longuement.

Tirer le meilleur parti de l'existant est de bon sens.

Le SCOT n'interdit pas les nouvelles infrastructures routières. Son Document d'Orientation et d'Objectifs, qui constitue son règlement, précise des objectifs et des recommandations. Le PDU doit être compatible avec les deux objectifs du SCOT concernant le réseau viaire : mettre en place les actions pour améliorer les points de ralentissements identifiés et engager une réflexion approfondie sur le réaménagement du corridor A 10 dans sa section urbaine pour réduire les nuisances liées au trafic routier.

Une seule recommandation du SCOT concerne le réseau viaire : envisager l'amélioration du réseau viaire avant d'envisager la création de toute nouvelle route. C'est une recommandation que les acteurs sont invités à suivre.

Des adaptations, des compléments, des contournements, des franchissements seront toujours nécessaires après avoir amélioré le réseau existant. Autrement dit, une gestion de la voirie en bon père de famille soucieux du meilleur emploi des deniers publics.

Voir réponses globales et conclusions.

O99 (partie) –Madame Laurence HORVAT - registre Notre Dame d'Oé.

Le projet propose de penser autrement l'organisation spatiale et la pratique des mobilités, le respect, la solidarité. Les deux derniers points ne sont pas appliqués.

En effet, tout est indiqué sur le noyau urbain. Sur les 25 communes du PDU, seulement 1/5 ème semble concerné et impacté. Même Saint Cyr sur Loire semble exclue du périmètre des avancées proposées par le PDU.

Il est indiqué que la mobilité est un droit pour tous. Alors, pourquoi limiter ce droit aux seuls citoyens du noyau urbain ?

La très grande majorité des actions à entreprendre vont dans le sens d'un mieux vivre au centre de l'agglomération. Ceci aux dépends des habitants des communes en périphérie du noyau urbain. Il faut impérativement que tous, citoyens de l'aire définie pour le PDU, soient traités équitablement et sans favoritisme.

La plupart des choix et orientations du PDU sont louables. En revanche, il est aberrant et incompréhensible de proposer ne serait-ce que des études pour un autre boulevard périphérique au nord de l'agglomération tourangelles.

Cette critique du projet me semble fondée dans la mesure où le projet fait effort sur les quartiers denses du centre de l'agglomération, là où la demande de transport en commun est forte.

Mais, dans les déplacements, il n'y a pas que les transports en commun de grande capacité de voyageurs aux heures de pointe. Le projet peut être amélioré en zone périurbaine.

La solidarité ne doit pas s'exprimer uniquement dans les quartiers prioritaires, mais dans tout le périmètre des transports urbains.

Voir réponses globales et conclusions pour les autres sujets abordés.

O103 – Signature illisible - registre de Vouvray.

Bilan du PDU plutôt positif, mais utopique.

Rien que sur la commune de Vouvray, suppression de deux arrêts de bus (Stade et Moncontour).

Observations du SITCAT :

25. Suppression d'arrêts de bus

Lorsque les arrêts ne sont pas fréquentés, il en va de l'intérêt général de les supprimer. Cette suppression se fait en concertation avec la commune.

Deuxièmement QUID des passages de poids lourds dans la traversée du bourg sur la RD 47 avec une exposition aux bruits et à l'odeur (émission de gaz polluants voire cancérigène DIESEL, des trottoirs non appropriés aux personnes et plus particulièrement aux personnes à mobilité réduite (handicapés ou mères avec poussettes et personnes âgées ? Les trottoirs de la rue Léon Brulé sont étroits, voire quasi inexistant : vitesse excessive : plus de 30 km/heure au lieu de 30).

Observations du SITCAT :

26. Itinéraires poids lourds

La réalisation de la première ligne de tramway a modifié la carte des itinéraires poids lourds, notamment pour les transports exceptionnels. Le PDU prévoit la réalisation, à l'échelle du département et en concertation avec tous les acteurs concernés, d'un schéma directeur logistique qui précisera « les itinéraires de transit et les conditions d'accès aux voiries (gabarit, horaires, motorisation des véhicules) »

Votre observation est brève, mais aborde bien des points du projet : desserte bus Fil Bleu en baisse, contournement du village transposable aux problématiques de l'A 10 et du bouclage du périphérique, pollution, aménagement de la voirie et de l'espace public, accessibilité et comportement des conducteurs...

Voir mes réponses plus haut sur certains points et mes réponses globales sur d'autres.

Vous doutez des chances de réussite du projet alors que d'autres le trouvent peu ambitieux.

Il est vrai que le mécontentement exprimé au cours de l'enquête laisse planer un doute sur l'atteinte des objectifs. Mais, il reste 10 ans...

Les objectifs affichés par le PDU suscitent l'adhésion mais le projet présente des insuffisances.

- Insuffisance de la liaison avec le SCOT sous l'angle de l'arrêt de l'étalement urbain au profit de nouvelles constructions et de nouveaux axes routiers ;
- Manque de dispositions concrètes sur la réduction des émissions de CO2 dans l'agglomération ;
- Défaut de protection des espaces naturels urbains et périurbains.

L'annonce d'un projet de construction d'une nouvelle voie routière entre Joué et Chambray, pour un coût de 25 millions € au minimum, provoque une inquiétude supplémentaire sur la cohérence du PDU.

Le projet de PDU soutient être en cohérence avec le SCOT, car il a été étudié en parallèle avec lui. Et c'est vrai. Les deux enquêtes publiques se sont déroulées à quelques semaines d'intervalle.

La recherche de la compatibilité ou, au minimum, de la cohérence est recherchée en permanence dans tous les plans, qui sont intimement liés. Il est quasiment impossible de faire preuve d'originalité.

Vous aurez une réponse plus précise plus loin dans le rapport ou les conclusions.

M8 – Conseil Général d'Indre-et-Loire – registre du Sitcat.

Un travail important reste à faire pour développer une tarification intégrée Fil Bleu/Fil Vert afin d'inciter à l'utilisation des transports collectifs pour accéder à l'agglomération et réduire la part modale de la voiture particulière.

Une correspondance Fil Vert /Fil Bleu existe à la station du tramway Jean Monnet pour la ligne Saché Tours. La question de la connexion car/ tramway se pose pour les lignes M, R et S susceptibles de se connecter à la station Beffroi. La connexion intermodale par l'aménagement d'un second pôle d'échange sur le secteur de Grandmont est à encourager.

Le département est favorable à la proposition du PDU de développer un service de cabotage qui permet aux voyageurs urbains d'utiliser les lignes départementales pour monter et descendre à l'intérieur du PTU Cette offre existe sur les lignes F, G, H, I et S.

En complément indispensable à l'articulation des lignes urbaines et interurbaines, il conviendra de proposer au voyageur un tarif attractif. L'approche tarifaire devra être applicable à l'échelle du réseau pour proposer à l'ensemble des habitants une correspondance simple et attractive, notamment au pôle d'échange de la gare de Tours.

A plus long terme, le département est favorable à la proposition du PDU d'étudier les possibilités d'une tarification intégrée entre les réseaux urbains et interurbains.

L'amélioration de l'interopérabilité billettique constitue une action complémentaire à la tarification. Le département regrette que la mise en place du nouveau système billettique urbain à l'été 2013 n'ait pas permis de maintenir intégralement l'interopérabilité acquise. Les contraintes sont cependant fortes en cas de renouvellement du système d'un partenaire : il convient de donner la priorité au développement de tarifs multimodaux, la billettique ne devant pas constituer un obstacle, mais un outil de mise en œuvre de ces tarifs.

Le département tient pour essentiel de préserver et de réaménager la gare routière de Tours qui est dans un état dégradé. Il est également indispensable, comme l'indique le PDU, de réaménager et agrandir l'espace de régulation et stationnement du parking des Peupliers.

Observations du SITCAT :

27. Intermodalité Fil Bleu/Fil Vert

Le SITCAT et le département d'Indre-et-Loire partagent la volonté de mieux coordonner leur offre en proposant une tarification intégrée, des pôles d'échanges aménagés, la possibilité de cabotage, une billettique interopérable. A noter que la nouvelle billettique n'a pas fait reculer l'interopérabilité acquise comme l'atteste le renouvellement des conventions entre le SITCAT, le département d'Indre-et-Loire et la région Centre.

Concernant la traversée de la Loire par les modes doux au niveau du pont de Saint Cosme, compte tenu, d'une part du statut de la voie express et d'autre part du trafic constaté, ainsi que des contraintes réglementaires en matière de conception, il est impossible d'affecter une voie dédiée aux piétons et cycles sur les deux viaducs routiers existants de la route départementale 37.

Observations du SITCAT :

28. Franchissements modes doux (2)

En raison de l'impact environnemental et du coût d'un nouveau franchissement, aucune hypothèse ne doit être écartée a priori : ni le passage sur le Pont de Saint-Cosme, ni l'adossement au Pont de la Motte.

En ce qui concerne le traitement des points de congestion (ralentissements routiers), le département prendra une part active dans la recherche de solutions sur les secteurs qui le concerne.

Quant à la création de voirie neuve, le département s'est positionné en indiquant qu'il n'assurera pas la maîtrise d'ouvrage, que ce soit en étude ou en travaux, pour la poursuite du boulevard périphérique nord ou pour la voie liée à la zone d'activité de Joué-lès-Tours. Toutefois, le département pourra apporter une contribution qui reste à définir pour l'avancement de ces deux projets.

Pour la problématique du transport des marchandises dans l'agglomération, le département engagera une réflexion sur les centres routiers.

La promotion de l'auto - partage et du covoiturage devra être coordonnée à la politique déjà engagée par le département pour aménager et sécuriser les aires de covoiturage.

Il sera indispensable que le département soit associé à la démarche des plans de déplacements (PDE, PDA et PDES).

Le département est en accord pour créer un observatoire des mobilités.

En conclusion, le département approuve l'ensemble des orientations et actions inscrites au PDU. Il insiste sur l'importance d'élaborer avec l'autorité organisatrice des transports urbains une tarification intégrée multimodale attractive.

Il s'agit ici du résumé de l'avis du conseil général d'Indre-et-Loire, qui a été intégré aux observations du public, faute d'avoir été transmis au responsable du projet dans les délais accordés aux personnes publiques associées au projet.

Il ne m'appartient pas de l'examiner, mais j'en tiendrai le plus grand compte.

En particulier, il convient de retenir l'impossibilité d'affecter une voie dédiée aux piétons et aux cyclistes sur le pont de Saint Cosme du périphérique. Possibilité pourtant retenue dans le projet.

L35– Monsieur Patrick CHALON, maire de Saint Etienne de Chigny avec plans – registre du Sitcat.

S'interroge sur les objectifs affichés par le PDU 2013-2023 par rapport à la réalité sur le

territoire de la commune dans la réorganisation des transports en commun à la rentrée 2013.

- Le PDU définit les orientations des politiques de mobilité à l'échelle de l'agglomération.

Jusqu'à la fin de l'été 2013, la ligne 57 desservait 3 arrêts de bus sur la RD 126. Soit 120 foyers. Cet itinéraire avait l'avantage de conduire des administrés vers le centre commercial le plus proche, la commune ayant peu de commerces de proximité et de conduire quotidiennement des lycéens de la commune vers leur établissement scolaire en toute sécurité. Le nouveau circuit, apparu à la rentrée sans information préalable, supprime les 3 arrêts : 12 adolescents habitants au vieux bourg privés d'un service.

Saisi à la suite d'une intervention de la commune, Fil Bleu répond que les habitants plus desservis doivent rejoindre à pied, à vélo ou en voiture, l'un des deux arrêts les plus proches.

- Le PDU participe à l'amélioration de la sécurité des déplacements.

Les 3 arrêts ont été supprimés au profit d'un gain de temps de 7 mn. 2,4 km séparent l'arrêt du Vieux Bourg supprimé de celui de la Chappe, front de coteau, sans trottoir et sans éclairage public.

Il est dommage de constater que la diminution du temps de trajet d'utilisateurs ponctuels prime sur la sécurité d'adolescents, usagers au quotidien.

- Le PDU cherche à faire évoluer les comportements individuels en matière de mobilité et à développer l'attractivité des transports en commun.

La priorité a été donnée au confort d'utilisateurs ponctuels en réduisant le temps de trajet, en conséquence les services de Fil Bleu, pour palier une dégradation de service, conseillent aux usagers quotidiens de perdre du temps en utilisant un moyen de transport supplémentaire pour rejoindre le bus :

- à pied : le problème de sécurité a été abordé ;
- en vélo : est-il question de doter la commune d'un abri vélos ? de modifier les règles pour bien voyager en autorisant les vélos dans les bus ?
- en voiture : conseil étonnant de la part de Fil Bleu dans une politique environnementale menée par l'agglomération promouvant les déplacements bas carbone.

Il semblerait qu'à Saint Etienne de Chigny, la « mobilité motorisée individuelle » ne trouve pas de « modes alternatifs » pourtant bien défendu par le PDU 2013 – 2023.

De toute évidence, le PDU 2013-2023 est totalement contradictoire avec la situation subie sur la commune. Saint Etienne de Chigny était déjà mal desservi(les habitants des quais de la Loire sont totalement oubliés), mais le constat amène à penser que l'amélioration des transports en commun n'est pas pour demain. Néanmoins est-il possible de maintenir le peu qu'il y ait eu et de réhabiliter le précédent circuit de ligne 57 ?

Observation avec 4 annexes : plan du réseau suburbain été 2013- plan de la ligne 57 du 31/08/13 au 29/06/13 – requête de la commune à Fil Bleu et réponse de Fil bleu – échange entre Madame BOURREAU et Fil Bleu.

Le thème des réseaux Fil Bleu sera traité globalement plus loin, car il est l'objet de la majorité des observations.

La longueur du trajet et le nombre d'arrêts déterminent la durée du trajet. Or cette durée de trajet est très longue pour le 57 entre Saint Etienne de Chigny et la gare de Tours, son terminus et nuit à l'attractivité du transport en commun par rapport à la voiture en proposant une vitesse commerciale trop petite. D'où la suppression des 3 arrêts pour gagner 7 minutes. Dans le cas présent, bien évidemment, les adolescents ne conduisent pas. La solution pourrait être de supprimer les 3 derniers arrêts du 57 avant la gare de Tours, puisque d'autres lignes empruntent le même itinéraire en fin de parcours.

La suppression d'arrêts peu fréquentés est générale sur le réseau en habitat peu dense. Elle est reprochée avec raison par ceux qui en font les frais en utilisant à nouveau leur voiture. Ce
51— PDU agglomération tourangelles, ordonnance du Tribunal administratif d'Orléans n° 51
E13000148/45 du 21/05/2013

*qui est parfaitement contraire aux objectifs du projet.
En fait, l'intérêt de votre observation est qu'elle pose le problème de la desserte des communes rurales et semi-rurales à l'évidence situées en dehors de l'agglomération, mais dans le périmètre des transports « urbains ». Comment, dans ces conditions, bien gérer un réseau de transports en commun ? Saint Etienne de Chigny devrait être desservi par Fil Vert.
Voir réponses globales et conclusions.*

M24– Michel ROBERT – registre du Sitcat.

Saint Cyr sur Loir semble exclu de toute concertation. Est-ce une volonté politique ?
Peu de bus avec des secteurs desservis qu'une ou deux fois par jour.
Les personnes âgées qui représentent 30% de la population ne peuvent prendre un vélo.
Absence de continuation de la partie nord du périphérique ne fait qu'aggraver les problèmes.
Tours seule grande ville à ne pas avoir de périphérique bouclé.
Stationnement sauvage le soir et le week end.
Pas de parking pour les poids lourds.
Extension du tram impérative.
Ouvrir la ville plutôt que de la mettre dans un cocon.

Les personnes âgées représentent environ 23 à 25% de la population des villes du périmètre du PDU, demain 30%. Elles font partie des personnes à mobilité réduite ou PMR. Si beaucoup reste à faire pour les handicapés, malgré une sensible amélioration, les déplacements des personnes âgées sont un problème majeur. J'en ai mesuré l'ampleur pendant toute l'enquête.

Justement, le projet de PDU comporte une annexe accessibilité, qui devra apporter des solutions concrètes dans tout le périmètre. La solidarité doit pleinement s'exprimer.

Le projet ne traite pas du stationnement des poids lourds. Dans la logique de l'approvisionnement de l'agglomération prévue à plusieurs niveaux, les poids lourds ne devraient pas dépasser la Zone Logistique Urbaine (ZLU) située à proximité du périmètre. Ensuite des espaces logistiques de plus en plus petits et proches du centre ville utiliseraient des modes de livraisons progressivement plus légers et moins polluants. La mise en œuvre se ferait par étapes sur des sites appropriés.

Voir réponses globales et conclusions.

M39– Monsieur Philippe VIAU - registre du Sitcat.

La voiture est devenue l'ennemi public n°1. Le code des transports en a fait une priorité. Elle pollue, occupe une voirie importante, coûte cher. Pourtant, cette pollution est moindre que celle des entreprises, dont ne dit mot le projet.

Note que les obstacles à la circulation automobile (ralentisseurs, places de stationnement en quinconce, feux tricolores non coordonnés, circulation des vélos à contre sens des voies à sens unique) constituent des freins de toute nature générant une plus grande pollution par des décélérations, accélérations, arrêts, remises en marche incessantes. Alors même qu'une plus grande fluidité du trafic concourrait à la diminution de la pollution automobile.

Observations du SITCAT :

29. Fluidité et pollution

A l'échelle d'une rue, la fluidité du trafic peut conduire à une amélioration de l'impact environnemental en matière de bruit voire d'émissions polluantes mais cela n'a rien d'automatique : il faut notamment prendre en compte les vitesses en fonction des types de

véhicules. Par contre, à l'échelle de l'agglomération, la recherche d'une fluidité du trafic automobile tend à favoriser le développement hégémonique de ce mode : elle doit donc être conciliée avec la priorité donnée au développement des modes doux et des transports en commun et avec l'impératif de sécurité qui préside le plus souvent aux choix d'aménagements dénoncés dans cette observation.

Pour les transports en commun, il n'y a rien de réjouissant à passer une heure ou deux par jour pour aller travailler ou faire une course.

Mentionne que l'aménagement de certaines voies de circulation dédiées aux cyclistes est un non sens sécuritaire. Pourtant cycliste lui-même, il y aurait beaucoup à dire sur la circulation anarchique des cyclistes en ville.

Note que l'on continue à construire des logements sans mettre en place le nombre suffisant de places de voitures par foyer.

Le dossier déplore par ailleurs l'éloignement de plus en plus important des habitations au regard du coût du logement de plus en plus prohibitif : juste remarque mais remarque partielle. L'aspiration à la maison individuelle et le prix excessif des terrains poussent les accédants à la propriété de plus en plus loin. Et ce n'est pas l'urbanisation à outrance de la ville de Tours, qui va ralentir ce phénomène : il faudrait créer des parcs et jardins dans la ville et non pas dans sa périphérie pour la rendre humaine. Les constructions nouvelles créent des phénomènes d'encaissement (voire d'étouffement) désastreux. Une ville comme Tours devrait pour garder son cachet et son attractivité limiter la hauteur de ses immeubles à 4 étages maximum avec de l'espace entre chacun.

Le déplacement à vélo est finalement peu favorisé. Même si le plan note certains points noirs que sont les franchissements du Cher et de la Loire, il y a peu d'ambitions en la matière. La création de passerelles pétons-vélos (avec délimitation) est la plus adaptée pour changer les choses. Et puis dans les faits, il y a peu de vraies pistes cyclables dans l'agglomération (sans parler de la surface de roulement). Ceux qui le pensent ne montent pas souvent sur un vélo. Financièrement souhaite un code de bonne gestion et d'économies applicables aux collectivités territoriales et groupements de toute nature.

Il est exact qu'une plus grande fluidité de la circulation réduit la pollution et que les obstacles réducteurs de vitesse l'augmente. Mais, la réduction de la vitesse peut aussi - certaines expériences le vérifient – augmenter le débit en véhicules d'une voie. La sécurité est la raison de la réduction de vitesse. Elle passe avant la fluidité.

Toutefois, l'apaisement technique des voies semble avoir atteint ses limites au-delà desquelles on sombrerait dans le ridicule. C'est bien l'éducation à un bon comportement sur la voie publique accompagnée de sanctions pour les récalcitrants qui devrait être développée.

Oui, le déplacement à vélo est peu favorisé. Il représente pourtant un gisement considérable de progrès.

Voir réponses globales et conclusions.

M40 (partie) avec un orthophotoplan des Rives du Cher et une proposition de ligne structurante La Riche gare de Saint Pierre des Corps via la place de la Liberté sur carte du réseau structurant du projet– Monsieur Hugo MASSIRE - registre du Sitcat.

Regrette que le bilan du PDU n'ait porté que sur la période 2003-2009. En effet, les quatre dernières années ont certes été marquées par les travaux du tramway, mais une analyse objective utilisant les dernières données disponibles aurait montré le caractère de relatif échec de la restructuration du réseau de transports urbains engagée à la rentrée 2009. Tout porte à croire que l'utilisation des bus a stagné, voire baissé. Les travaux du tram ne peuvent être mis en cause, les déviations de réseaux ayant débuté en août 2010.

Observations du SITCAT :

30. Bilan du PDU 2003

Le SITCAT a confié à l'Agence d'Urbanisme le soin de collecter et d'analyser les données permettant de réaliser l'évaluation quinquennale du PDU. L'absence d'observatoire des mobilités a rendu cette collecte de données difficile et le bilan s'appuie de fait en grande partie sur les conclusions de l'Enquête Ménages Déplacements réalisée en 2008. Le diagnostic du PDU 2013 repose en partie sur ce bilan. L'année de référence pour le diagnostic est en effet 2010.

Cette évaluation n'occulte pas la baisse de fréquentation observée sur le réseau de transport urbain mais l'attribue à la crise économique (phénomène national vérifiable avec les statistiques UTP) et non aux travaux du tramway. Ceux-ci ont néanmoins impacté la fréquentation du réseau à compter de 2010 (travaux de déviation des réseaux) et surtout de janvier 2011. On notera également l'impact certain de grèves répétées (elles-mêmes liées à la crise) ainsi que d'intempéries ayant pénalisé le réseau.

On notera que l'évaluation n'intègre pas non plus l'ouverture du barreau nord-ouest du boulevard périphérique alors que celle-ci a profondément modifié les flux automobiles au nord et à l'ouest de l'agglomération.

La réalisation d'une nouvelle Enquête Ménages Déplacements, la création de l'Observatoire des Mobilités ainsi que la pérennisation de l'outil de gestion multimodale des déplacements, actions inscrites au PDU, devraient permettre à l'agglomération de mieux évaluer l'évolution des pratiques de mobilités à l'avenir.

Garder en mémoire qu'en l'absence d'une communication adéquate et à la suite d'erreurs stratégiques même rapidement rectifiées les meilleures volontés peuvent avoir des effets délétères. Il est entendu que le temps de latence de dossiers aussi lourds que le PDU empêche une mise à jour de ses indicateurs au moment de leur passage en enquête publique. Comment prétendre effectuer un bilan crédible et intègre du précédent PDU, si l'on ne prends pas en compte la période où la majorité des investissements prévus ont été suivis d'une réalisation ? Il en va de la crédibilité des bilans effectués à chaque révision ou modification d'un document public.

Regrette un certain manque de détails dans la présentation des coûts relatifs aux diverses actions proposées. Il lui semble important de pouvoir disposer, au stade du PDU, d'éléments permettant de caractériser les travaux et investissements envisagés.

In fine propose 10 suggestions au commissaire-enquêteur.

Souhaite un avis favorable au projet assorti de deux réserves :

- inscrire la réalisation d'un nouveau franchissement des voies ferrées au droit de la station de tramway Suzanne Valadon ;
- inscrire dans la liste des axes forts de transports en commun un axe La Riche – gare de Saint Pierre des Corps via la Place de la Liberté.

De nombreuses observations du public, écrites et orales, confirment le semi-échec de la restructuration du réseau de transports urbains engagée en 2009.

A partir de données identiques et partiellement actualisées, on peut établir, en toute bonne foi, un bilan positif ou négatif du PDU 2003. Le projet de PDU n'est pas établi à partir du seul bilan. Voir chapitre précédant du rapport sur les raisons du projet.

Ceci dit la prise en compte de la période où la majorité des investissements prévus a été suivie d'une réalisation est nécessaire.

Je suis favorable au franchissement Suzanne Valadon parfaitement justifié, mais pas uniquement celui-là, tant les coupures génèrent des quartiers enclavés et conditionnent les

déplacements. Il est rare de voir une agglomération aussi morcelée par la nature et par l'homme.

L'axe structurant La Riche-gare de Tours, via ZAC du Plessis- Beaumont-Chauveau – place de la Liberté – Atlantes associé à 3 parkings relais pourrait être ajouté. Deux liaisons est-ouest ne seraient pas du luxe. Le public les demandent souvent. C'est le point faible de Tours. Votre tracé me semble plus urgent qu'un axe nord-sud plus ou moins parallèle à la ligne de tramway.

En revanche, je ne crois pas à une saturation de la place Jean Jaurès, car elle se découple avec la gare. En comparaison, Strasbourg dispose d'un réseau de tramway équivalent à la ligne de tramway de Tours augmentée des réseaux structurants prévus par le projet, qui se croise en un seul point sans difficultés, place de l'Homme de Fer.

Voir réponses globales et conclusions.

M42– Madame Véronique GUIRAUD - registre du Sitcat.

Les objectifs du PDU sont louables, mais il ne faudrait pas en faire un projet complètement utopiste : demain les Tourangeaux n'utiliseront plus leurs voitures et iront tous à pied ou en transport en commun. Les mentalités peuvent évoluer, voire changer, encore faut-il les y aider intelligemment.

Concrètement un étudiant à la fac de médecine habitant les hauts de Saint Cyr sur Loire peut mettre jusqu'à une heure pour se rendre à la fac en bus. S'il le rate, il attend une demi heure...alors qu'il met 15 mn en voiture.. le vélo : très pratique surtout quand il pleut sur des pistes cyclables inexistantes.

Ne pas oublier le fait que nous sommes dans une ère où la rapidité fait partie intégrante de notre mode de vie et il est inutile d'espérer que les gens soient prêts à mettre une heure là où ils en mettent à peine la moitié aujourd'hui.

Moins de voiture dans la ville= moins de pollution. Le nombre de places de stationnement diminués drastiquement entraîne un surplus de pollution, les véhicules tournant plus longtemps pour trouver une place. Si le gens ne vont plus en ville, que va devenir le commerce de centre ville ?

Observations du SITCAT :

31. Stationnement (1)

L'affirmation d'une diminution drastique du nombre de stationnements en centre-ville est erronée : si des places ont été supprimées dans le centre-ville par la réalisation du tramway, elles ont été en partie restituées en parkings-relais ; l'offre de stationnement dans le centre reste très importante et n'est pas saturée : il reste toujours des places disponibles dans les parkings en ouvrages, même dans le centre. Ce qui est vivement ressenti en revanche, c'est la difficulté croissante pour les automobilistes de trouver une place disponible sur voirie, notamment dans les secteurs où le stationnement n'est pas réglementé. Cette difficulté justifie la poursuite de la politique d'extension du stationnement payant qui ne vise pas à supprimer des places mais à en garantir la rotation, ce qui doit, in fine, permettre une meilleure accessibilité du centre-ville et favoriser son attractivité.

Pense que la création de parkings publics, aériens et souterrains à l'entrée de la ville sur les grands axes permettrait de résoudre au moins une partie des désagréments liés à la voiture tout en gardant un centre ville dynamique.

Quant aux nouveaux immeubles construits sans place de parking, au motif qu'ils sont en bordure de transports en commun, sont-ils réservés aux personnes du 4^{ème} âge, car les familles avec enfants, notamment en bas âge ont souvent une ou deux voitures, voire plus quand les enfants ont leur permis.

Observations du SITCAT :

32. Stationnement et urbanisme

Aucune commune de l'agglomération ne prévoit une telle possibilité dans ses règles d'urbanisme. La proposition du PDU consiste, comme cela est déjà appliqué à Tours le long de la ligne du tramway, à généraliser des normes plafonds (un maximum) dans les corridors bien desservis par les transports en commun, en remplacement des seuils (un minimum) généralement appliqués et parfois très exigeants. Il recommande ainsi aux communes un plafond de 1 place de stationnement par logement neuf dans les corridors (500 m) des axes forts.

En résumé, des transports plus fréquents, des parkings intelligemment situés, une rocade nord enfin terminée, des pistes cyclables dignes de ce nom et l'agglomération sera agréable à vivre.

Les tourangeaux n'iront pas tous à pied. Selon le projet, près d'un déplacement sur 2 se fera encore en voiture, soit 47 %.

Cependant, il ne faut pas rêver. Passer de 55 % à 47 % est extrêmement ambitieux, compte tenu de l'offre de transports en commun actuelle.. La réalisation du projet exigera des efforts. D'accord avec votre conclusion.

Voir réponses globales et conclusions.

M44– Ville de Ballan-Miré - délibération du conseil municipal - registre du Sitcat.

Pour la commune de Ballan-Miré, les principaux enjeux concernent en premier lieu la mise en cohérence avec le SCOT de l'agglomération tourangelles. Ainsi l'organisation du transport collectif de manière cohérente et complémentaire à l'échelle de l'aire urbaine stipulée dans le PDU apparaît comme prioritaire pour le territoire de Ballan-Miré défini en tant que pôle relais périurbain et pour lequel le développement d'une offre de déplacement multimodale doit être privilégié. A ce titre, la gare SNCF de Ballan-Miré constitue un « nœud » de transport idéal, qu'il convient de mettre en valeur.

En outre, le PDU prévoit la création d'une bretelle d'accès à la D 751 depuis la zone d'activités « Carrefour en Touraine » pour accéder directement à cet axe de desserte routière importante vers Tours et le reste de l'agglomération et ce afin d'éviter que les poids lourds n'empruntent le boulevard de Chinon, axe peu adapté à cet usage.

Le conseil municipal émet un avis favorable sur le projet de PDU et rappelle l'importance d'aboutir dans les meilleurs délais à la création de la voie d'accès à la D 751 depuis « Carrefour de Touraine » et de travailler à la création d'un pôle de transports multimodal autour de la gare SNCF de Ballan-Miré.

Observations du SITCAT :

33. Bretelle d'accès Carrefour en Touraine

Ce projet de nouvelle voirie à Ballan-Miré dans la délibération de la commune de Ballan n'a jamais été évoqué tout au long de la procédure d'élaboration du PDU. Ce projet, contrairement à ce qu'affirme la commune, n'est donc pas prévu au PDU. Sans doute l'est-il au PLU, ce qui pourrait expliquer la confusion. Le PDU prévoit par contre la requalification de la RD 751C à Ballan-Miré, au titre de la pacification des entrées d'agglomération.

Un pôle d'échange multimodal est effectivement prévu par le projet autour de la gare de Ballan-Miré, l'un des 3 pôles relais de développement identifiés par le SCOT avec Fondettes et Montlouis sur Loire.

En revanche, la création d'une voie d'accès à la RD 751 depuis la zone d'activités « Carrefour de Touraine » n'est pas prévue par le PDU. La voie existante, le boulevard de Chinon, ne pouvant être optimisé pour la circulation de poids lourds dans un secteur peuplé, la création d'une voie nouvelle est conforme au SCOT. Il s'agit d'une voie locale, qui n'a pas à être mentionnée dans le PDU.

M45– Pierre et Marie-Thérèse LOZAT - registre du Sitcat.

Demandant :

- Diminution de la part de l'automobile dans les déplacements grâce à des aménagements supplémentaires en périphérie de l'agglomération : parkings relais en plus grand nombre indispensables, réouverture et créations de gares, développement des transports en commun au-delà de la ville, voies cyclables et piétonnes.
- Amélioration des lignes et des fréquences plus cadencées des transports en commun (bus en correspondance avec le tram).
- Proposition de tarifs plus attractifs ;
- L'abandon du projet de nouveau boulevard compte tenu que le SCOT a fait une étude multimodale des déplacements qui a démontré qu'il n'était pas nécessaire à court terme attendu qu'en 2030 les déplacements seront différents pour aller vers des déplacements doux.
- Refus de dépenser l'argent des contribuables pour refaire des études concernant un nouveau périphérique nord qui satisferait certains élus.
- Amélioration du réseau routier actuel sans extension.

On ne peut que souscrire à vos 3 premières propositions. La diminution de la part de l'automobile en milieu urbain est conditionnée par la diversité et la qualité de l'offre de transport en commun, la marchabilité et la cyclabilité la plus élevée possible, un habitat moins dispersé, une offre de services et d'équipements de proximité...pour ne s'en tenir qu'aux déplacements individuels. On ne prend sa voiture aujourd'hui que parce que l'on n'a pas le choix.

Pour autant la place de la voiture restera prépondérante : près d'un déplacement sur deux comme aujourd'hui. Sauf dans l'hypercentre, où la densité d'une offre réelle et assurée pourrait permettre d'atteindre le seuil critique d'un véritable changement des comportements.

L'extension du réseau routier ne se conçoit qu'après l'amélioration du réseau. Sauf si l'on raisonne de travers.

Le réseau routier, ce n'est pas que la voiture, c'est presque le seul support des déplacements professionnels et logistiques maillant tout le territoire. Sa qualité et sa densité déterminent pour une large part l'emploi et le pouvoir d'achat des ménages.

M48 – Ville de Tours – Avis du conseil municipal sur le projet de PDU - registre du Sitcat.

Délibération relative au projet de révision du PDU du 7 octobre 2013 : avis favorable.

Cet avis favorable n'est pas une surprise.

M61– Convergence 37 service public – Monsieur Charles PETITCOLAS - registre du Sitcat.

Un transfert important de déplacements vers les transports collectifs s'effectue durablement à condition que ceux-ci soient complémentaires et accessibles au plus grand nombre : gratuité

pour les étudiants et les chômeurs, tarification adaptée pour les retraités.
 Après examen, le PDU comporte des objectifs trop limités et manque d'ambition.
 L'arrivée du tram constitue une avancée. Elle doit être complétée par une ligne desservant des sites stratégiques : gare de Saint Pierre des Corps, Hôpital Trousseau, cité universitaire de Grandmont.
 La vétusté de la ligne Tours Loches appelle une rénovation urgente.
 Le développement de l'agglomération de son activité économique, du nombre de salariés, des déplacements (500 000 par jour) démultiplient les nuisances : pollution sonore, atmosphérique, avec les impacts sur la santé et l'environnement.
 L'A 10 engendre à la fois une pollution sonore et atmosphérique. L'objectif de réduction de la part de la voiture ne semble pas à la hauteur des enjeux.
 Dans le rapport de synthèse, il est mentionné que la liaison entre les gares de Tours et Saint Pierre des Corps reste une question à approfondir... La solution est une deuxième ligne de tramway.
 Une large concertation est indispensable pour améliorer ce projet.

Vos propositions sont dans l'ensemble intéressantes, mais elles sont sous entendues dans les orientations du projet.

Vous avez une vision environnementaliste du projet. C'est justement son point fort. Par contre, vous semblez rejeter l'activité économique qui vous est pourtant bien nécessaire directement ou indirectement.

M66– Association Mieux Vivre à La Ville aux Dames Monsieur Gilles ENGELS - registre du Sitcat.

Relève des contradictions dans le projet.
 Sur l'Est-Tourangeau le maillage en transports en commun reste faible.
 La zone Saint Pierre – Amboise avec La Ville aux Dames reste blanche compte tenu de la disparition de l'outil halte ferroviaire/ parking inscrit au PLU de la commune.
 Dès lors, quid des équipements en périphérie vers l'Est ?
 La poursuite de l'urbanisation ne s'accompagnant pas d'une offre de transports en commun favorise un accroissement des déplacements motorisés.
 Quel avenir en matière de transports pour La Ville aux Dames, Vouvray, Vernou sur Brenne et Rochecorbon à la dissolution du Sitcat le 1^{er} janvier 2014 ?
 Quelle garantie pérenne de transport ?
 Le volet solidaire et social est non moins important.
 Demande que le plan prenne en compte les besoins d'équipements de l'Est tourangeau.
 L'approbation tel quel du projet de PDU entérinera de facto la disparition pour l'avenir du projet de halte ferroviaire et de parking relais.

Observations du SITCAT :

34. Maillage TC de l'est tourangeau

Le SITCAT ne peut souscrire à l'affirmation selon laquelle l'est tourangeau serait une « zone blanche » en matière de transports en commun : outre la gare de Saint-Pierre des Corps, pôle majeur, 4 autres gares hors PTU actuel desservent ce territoire (sur Amboise et Montlouis-Véretz). Fil Bleu et Fil Vert assurent un maillage et une desserte complémentaires. Par contre, le SITCAT a bien identifié l'enjeu que constitue ce secteur générateur de nombreux déplacements vers le centre de l'agglomération : mieux articuler les différentes offres de transports publics (rabattement, cabotage, transport scolaire...), requalifier les principales pénétrantes routières (RD140 et RD 751 à Saint-Pierre-des-Corps), développer un axe fort de transport en commun urbain vers l'est de l'agglomération, prévoir des parkings-relais entre

ces axes routiers et les transports en commun.

35. Dissolution du SITCAT et pérennité de l'offre

Le SITCAT travaille avec le département pour assurer la poursuite de la desserte Fil Bleu et Fil Blanc dans les 3 communes concernées par la modification du PTU. Il ne peut toutefois s'engager au-delà de la période couverte par la DSP, jusqu'au 31 décembre 2018.

Effectivement, La Ville aux Dames, seule commune de l'Est-Tourangeau dans le Sitcat et dans le PTU ne voit pas repris la halte ferroviaire et le parking relais prévus dans le SCOT. J'y reviendrai dans le thème réseau ferré.

Le sujet de l'enquête publique – j'y reviendrai dans le chapitre prochain consacré aux observations de l'aspect territorial du SCOT et dans mes conclusions – est le projet de révision du PDU dans le PTU actuel. Si le PTU évolue dans les semaines qui suivent son approbation, le PDU doit être révisé dans un délai de 3 ans.

Les deux questions que vous posez devront avoir obtenu une réponse le 1^{er} janvier 2014 en cas de dissolution du Sitcat.

Le plan ne peut pas prendre les besoins en équipements de l'Est-Tourangeau hors PTU, sauf pour La Ville aux Dames.

L42 – Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) – Monsieur JF HOGU - registre du Sitcat.

Les 5 axes choisis répondent à des critères difficiles à mettre en place, si les moyens financiers et les choix des élus sont reportés d'année en année, tel le choix de la première ligne de tramway, un projet met huit ans à se construire, vu les compromis électoraux des élus en campagne permanente.

Les déplacements vélos et piétons ne vont pas assez loin.

Le nombre de ponts très réduit pour les déplacements doux n'est pas corrigé dans ce plan.

Les liaisons ferroviaires ne sont pas assez mises en valeur : on se contente d'aménagements.

La liaison La Riche - Fondettes est oubliée dans le schéma pour désenclaver l'ouest de l'agglomération.

Il manque un axe lourd urbain rejoignant l'hôpital Trousseau au pôle clinique de Tours nord et sa zone industrielle.

Desservir les zones d'habitation sans prendre en compte les zones industrielles est une erreur.

Le rétablissement d'une navette cadencée entre Tours et Saint Pierre sur une troisième voie et la reconstruction de quai des navettes est une nécessité pour Tours, sinon elle sera isolée de la future desserte TGV et des trains régionaux de long parcours.

La construction d'un axe lourd Nord Sud sous les voies ferrées est une obligation à court terme pour la gare de Saint Pierre des Corps. Il permettra de limiter l'accès en véhicules.

La réduction de la pollution sur le périphérique est peu abordée.

Un transport lourd collectif non polluant serait très utile. Certains pays l'ont choisi.

Aujourd'hui, les différentes autorités organisatrices de transport (AOT) du périmètre des transports urbains ont des difficultés à se réunir, pour construire un projet de desserte, chacune gardant son pré carré de compétences et son financement.

Le projet aborde peu le problème des livraisons en centre ville et, surtout, celles liées aux zones industrielles de plus en plus diversifiées sur l'agglomération.

La gestion de l'espace urbain doit être définie dans les quartiers commerciaux. Des espaces libérés du stationnement doivent être définis pour les livraisons.

Observations du SITCAT :

36. Desserte des zones industrielles

Le jugement selon lequel la desserte des zones d'habitation sans prendre en compte les zones industrielles serait une « erreur » relève d'une méconnaissance de la cartographie de l'emploi dans l'agglomération tourangelle mais aussi d'une méconnaissance des facteurs guidant le SITCAT et son exploitant pour la définition de l'offre de transport urbain. L'implantation des zones industrielles en périphérie de l'agglomération, de manière extensive (forte offre de parkings, le plus souvent en bordure de voirie), sans mixité (zones commerciales /zones d'activités), leur taille souvent modeste, l'absence de démarche de plan de déplacements à l'échelle de ces zones, rendent très difficile leur desserte par les lignes de transports en commun régulières. De fait, la géographie des emplois se concentre dans la partie centrale, du fait de la spécialisation tertiaire marquée de l'agglomération. Par ailleurs, cette géographie des emplois se conjugue avec celle des habitants et celle des scolaires pour définir une intensité urbaine qui, rapprochée de la carte des grands générateurs, sert de base à la définition des besoins de transports publics.

Voir réponse globale pour thèmes réseau vélos et piétons et réseau ferré.

Le projet prévoit l'étude de quelques franchissements de voies ferrées ou de cours d'eau en expertisant les aménagements existants avant d'envisager toute nouvelle infrastructure : La Riche- Saint-Cyr, le Cher entre Tours et Saint Avertin et l'A 10 à Chambray remis en cause par l'élargissement de cet autoroute. Tout nouveau franchissement sera accompagné de la création de voies pour cyclistes et piétons.

Les zones industrielles justifient de transports ponctuels aux heures de début et de fin de travail. En journée, la demande de TC est quasi nulle. Leur desserte serait facilitée, si elles étaient situées entre deux zones d'habitat dense. Ce qui est rarement le cas.

L43– Association pour la qualité de la vie dans l'agglomération tourangelle (AQUAVIT) : Monsieur François LOUAULT – registre du Sitcat.

Fait l'historique de l'élaboration et de la mise en œuvre du PDU 2003 caractérisée par l'impossibilité d'un suivi et, par suite, d'un bilan précis.

Rappelle l'évolution du coût du tramway, initialement prévisionnel de 48 millions pour s'établir officiellement à 433 millions hors réseaux.

Estime calamiteux le bilan logistique, environnemental et financier du PDU 2003.

La priorité portée aux transports en commun s'est traduite certes par une extension spectaculaire du réseau en site propre de 11 à 22 km et la réalisation du tramway. Mais la fréquentation, après une progression jusqu'à 27 millions en 2007 est retombée à 24 en 2010. la crise économique n'est pas une explication convaincante : la tarification dissuasive, les variations continues du réseau...posent également question.

La valorisation de l'étoile ferroviaire n'a connu de concrétisation que sur la ligne Tours-Bléré, avec le terminus technique de Bléré, dont les résultats en termes de fréquentation sont modestes.

Les grands axes pénétrant dans l'agglomération n'ont jamais été aussi chargés.

Le projet de PDU est une coquille vide.

AQUAVIT constate l'opposition saisissante entre une approche méthodologique prometteuse et le contenu dérisoire des programmes d'actions par rapport aux ambitions affichées. L'association s'interroge sur le choix de la chronologie finalisant le projet. Le transfert de la compétence transports à Tour(s)plus imposera la révision du PDU dans les 3 ans afin de l'adapter au périmètre de Tour(s)plus.

De nombreuses propositions renvoient à des études complémentaires avant d'arrêter les choix. Il en résulte une inquiétante opacité quant à l'estimation financière du plan d'actions.

Constate la propension du PDU de l'agglomération tourangelles à devenir le PDU de la ville de Tours, constatée lors de l'enquête publique du tramway. Ainsi les projets d'axes prioritaires semblent étrangement buter sur les limites administratives de la ville de Tours.

La valorisation de l'étoile ferroviaire.

Depuis 2003, seule la ligne Tours –Bléré a fait l'objet de travaux importants et dans une moindre mesure Tours- Chinon. Le PDU prévoit de développer Tours- Loches. A ce rythme, il faudrait 70 ans pour achever la modernisation de l'étoile ferroviaire. On en reste à la logique TRE sans s'engager dans une optique tram-train. Il serait temps que la SNCF, RFF, la région Centre et même l'agglomération et le département s'investissent dans la valorisation de l'étoile ferroviaire en discussion depuis 25 ans.

L'étalement urbain.

AQUAVIT demande recours à des moyens plus coercitifs et notamment un moratoire immédiat sur les terres cultivables afin de sauvegarder le patrimoine agronomique départemental.

La ZAC des Courelières est en contradiction totale avec les objectifs SCOT/PDU. L'axe routier connecté au périphérique doit être annulé.

La prise en compte des problèmes environnementaux.

Contrairement aux affirmations du dossier, la qualité de l'environnement est loin d'être exemplaire dans l'emprise du PDU. Le développement continu du trafic sur l'A 10 ne peut qu'aggraver la situation. Cofiroute a prévu de porter à 3 voies l'A 10 dans la traversée de Chambray. AQUAVIT demande au commissaire-enquêteur d'émettre une réserve.

Un apaisement des circulations en cœur d'agglomération.

Demande le franchissement de la Loire à Fondettes, la suppression du double sens cyclable dans les rues de transit étroites à sens automobile unique, le réaménagement des voies mixtes cyclistes et piétons en deux cheminements distincts, quand le contexte le permet.

Pourquoi la chute de 12 à 1% des cyclistes non motorisés n'est-elle pas signalée ?

S'interroge sur l'extension des stationnements payants. Ce phénomène provoque une multiplication des stationnements privés dévoreurs d'espace.

La baisse de la fréquentation des transports en commun entre 2007 et 2010 augure mal de l'atteinte des objectifs du plan.

Les voies pénétrantes sont effectivement chargées aux heures de pointe. Je l'ai constaté dans le nord et dans l'est du périmètre : boulevards nord , Parçay – Meslay, La Ville aux Dames...

Vos propositions concrètes sont séduisantes. Il suffira de les examiner au moment de la mise en œuvre du plan. Le projet exprime des actions, qui peuvent toutes les prendre en compte.

La pollution grandissante de l'A 10 est sous estimée. Les propositions de réduction des nuisances par un nouvel abaissement de la vitesse autorisée à 70 km/heure et d'un recouvrement partiel sont d'un effet limité.

L'extension du stationnement payant, s'il a pour conséquence une extension des parkings privés, ne fait que déplacer le problème, sans globalement réduire le nombre d'automobiles en centre ville ou le long des axes structurants.

Voir réponses globales par thème et conclusions.

Réponse globale pour les observations traitant de l'ensemble du dossier.

Le code des transports définit strictement les 11 objectifs généraux d'un PDU. Ils sont rappelés plus haut au paragraphe 1-2- cadre réglementaire. Le contenu du PDU est l'adaptation des objectifs réglementaires à l'agglomération. Il ne faut pas s'attendre à y voir autre chose comme par exemple des projets d'aménagement même sommaires.

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 tout recommencer.

Le reproche souvent fait par les observations est un manque de concret. Le concret, ce sont les actions avec une phrase comportant un verbe à l'infinitif.

Le manque d'ambition du projet est souvent évoqué. Il est possible d'y remédier en créant d'autres axes, d'autres orientations...d'autres actions.

Les objectifs environnementaux sont 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. 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.

<i>Observations relatives aux aspects législatifs, réglementaires et territoriaux.</i>

O104- Association Pour une communauté de communes du Vouvillon (CCV) durable.
Monsieur Dominique DAILLET, registre de Vouvray.

Président d'une association de communes groupant plusieurs centaines de Vouvillons formule les observations suivantes :

1. Cette enquête n'aurait-elle pas plutôt dû être conduite par le SMAT en charge du SCOT, dont le périmètre est plus vaste et plus pertinent que celui du Sitcat ?
2. Les tensions sont vives du fait de la volonté de croissance de la communauté d'agglomération. La CA Tour(s)plus reprenant début 2014 la compétence transports à la place du Sitcat, alors qu'elle est d'un périmètre plus réduit, craint qu'une forme de chantage à l'adhésion soit exercée sur les communes membres du SMAT, qui font le choix de poursuivre leur propre projet intercommunal. Les communes actuellement desservies par Fil Bleu, mais non membre de Tour(s)plus n'ont en effet aucune garantie de pouvoir bénéficier de manière pérenne de ce transport collectif.
3. Dans ce contexte, le leadership du Sitcat sur le PDU renforce l'inquiétude des usagers habitant les communes qui ne sont pas membres de Tour(s)plus : leurs besoins seront-ils toujours pris en considération quand le Sitcat aura été dissous fin 2013 ? Certaines communes se sont opposées à la dissolution du Sitcat pour cette raison.
4. Dans le respect des choix exercés par chaque intercommunalité membre du SMAT, le PDU doit être inconditionnellement au service de tous les habitants du périmètre du SMAT et pas seulement au service de ceux de la communauté d'agglomération Tour(s)plus.
5. En conséquence, demande à ce que la responsabilité du PDU soit transférée au Syndicat Mixte de l'Agglomération Tourangelle.

Vous êtes totalement libre dans votre expression, propos diffamants et injurieux étant évidemment exclus, mais les aspects subjectifs de votre observation : tensions vives, volonté de croissance, chantage à l'adhésion ne peuvent être examinés. Les idées exprimées sans passion et clairement argumentées sont recevables.

Voir réponse globale en fin de chapitre et conclusions.

M40 (partie) avec un orthophotoplan des Rives du Cher et une proposition de ligne structurante La Riche gare de Saint Pierre des Corps via la place de la Liberté sur carte du réseau structurant du projet- Monsieur Hugo MASSIRE - registre du Sitcat.

Mentionne le problème de la cohérence des recouvrements des périmètres. Celui des

transports urbains ne recouvre pas celui de la communauté d'agglomération, qui va bientôt en prendre la compétence, les deux étant englobés par celui du SCOT, qui planifie le développement urbain à l'horizon 2030. Si une cohérence de politique est dans l'ensemble, assurée par le recoupement des élus, il n'en reste pas moins que la lisibilité est médiocre pour le grand public. La mutualisation des services, à défaut de passage en EPCI métropole, devrait permettre d'y voir progressivement plus clair.

Le recoupement des élus est une assurance de cohérence bien tenue. La mutualisation des services est une excellente chose. Elle permet une meilleure utilisation des compétences en travaillant transversalement.

L36 – Monsieur Pierre DARRAGON – maire de Vouvray - avec trois correspondances du Sitcat et un extrait des délibérations du conseil municipal du 25 juin 2013 - registre du Sitcat.

Fait les observations suivantes :

1. Le Périmètre de Transports Urbains (PTU) dans lequel est élaboré le PDU s'avère insuffisant. Il aurait été plus logique que ce soit le périmètre du SCOT qui soit la référence, car le PDU ne traite pas que des problèmes de transport en commun, mais de l'ensemble des moyens de déplacement.
2. Ce PDU n'est pas suffisamment ambitieux par rapport aux orientations du Grenelle de l'Environnement et à la volonté de réduire sensiblement la circulation des véhicules à moteur sur l'agglomération tourangelle.
3. Les dessertes transversales des transports en commun sont totalement ignorées.
4. La desserte des zones d'activités est également ignorée et/ou les cadences aux heures de pointe sont insuffisantes.
5. Il y a quelques années, la communauté de communes du Vouvron (CCV) avait réalisé une étude de déplacement domicile/entreprise qui avait été communiquée au Sitcat. Considérant le point précédent on peut constater qu'à aucun moment il est tenu compte de cette étude dans ce PDU.
6. Le parking de rabattement prévu depuis 2009 sur la commune de Vouvray (2 lettres du Sitcat jointes) n'est pas annoncé dans le projet de révision du PDU, alors que le Sitcat a demandé à la commune d'acquiescer le terrain nécessaire à sa réalisation.

7. S'interroge sur l'opportunité de cette enquête publique sachant que le PTU va prochainement évoluer, puisque le Sitcat sera dissous au 1^{er} janvier 2014 et que le PTU perdra donc trois communes (Vernou sur Brenne, Vouvray, La Ville aux Dames), ce contre quoi le conseil municipal s'est opposé (lettre du Sitcat et délibération jointe).

Le PDU actuellement en cours de révision sera donc à nouveau caduc.

Dans ses correspondances, le Sitcat précise que le parking projeté sera un parking de rabattement et n'aura pas le statut de parking relais (gardienné avec tarification spéciale), que, dans un souci de simplification de l'action territoriale et dans la perspective d'une reprise de sa compétence « transports urbains » par la Communauté d'agglomération, le comité syndical s'est prononcé le 13 juin 2013 sur le principe de dissolution du Sitcat à compter du 1^{er} janvier 2014 et que la commune sera assurée du maintien d'une desserte des transports en commun.

Dans sa décision prise à l'unanimité, le conseil municipal refuse catégoriquement la dissolution du Sitcat, tant qu'une convention pérenne ne sera pas proposée à la commune de Vouvray afin de maintenir la desserte Fil Bleu et Fil Blanc.

Observations du SITCAT :

37. Dessertes transversales

Depuis 2009, le SITCAT a développé des liaisons inter-quartiers et intercommunales. Au vu des déplacements recensés par l'Enquête Ménages de 2008, aucun besoin nouveau n'a été identifié. la demande principale se situe dans le centre de Tours. Le réseau 2013 développe néanmoins certaines liaisons transversales en rabattement sur les lignes fortes (notamment le tramway et Tempo).

Le point 2 sur l'ambition du PDU a été abordé au chapitre précédent. Il sera repris dans les conclusions du rapport.

Les points 3, 4 et 5 sur les dessertes seront examinés dans les thèmes suivants.

Les parkings de rabattement (point 6) ne sont pas évoqués expressément dans le projet. Les parkings relais et les parkings relais de proximité (50 places environ) – ces derniers de statut indéterminé - le sont dans le cadre de l'intermodalité. L'orientation 1 de l'axe 4 traite du stationnement. Le parking de Vouvray doit donc être considéré comme un parking relais de proximité. La subtilité du distinguo entre parkings relais et parkings relais de proximité doit être clarifiée.

Voir ci-dessous et conclusions pour les points 1 et 7.

Réponse globale du chapitre.

On peut toujours considérer ce qui aurait dû être fait et ce qui pourrait arriver dans un avenir proche ou lointain. Il est légitime de s'en souvenir ou de s'en inquiéter pour éviter des erreurs et l'enquête publique est une occasion de s'exprimer qu'il faut saisir.

Mais, le sujet de l'enquête est le projet de révision du PDU tel qu'il est présenté par le Sitcat dans le PTU défini à 25 communes, dont La Ville aux Dames, Vouvray et Vernou sur Brenne. En conséquence, le SMAT est hors sujet et les 15 autres communes du SCOT aussi.

Pour autant, je dois examiner l'intégralité du texte des observations.

Les observations écrites et orales du public m'ont conduit à reproduire dans ce rapport au chapitre I-2 ci-dessus les textes figurant dans le dossier qui fixent les cadres réglementaires et territoriaux de la révision du PDU. Le lecteur est invité à s'y reporter à nouveau éventuellement. Je rappellerai ce souci dans mes conclusions. J'analyse ceci en 5 points.

- 1. Un PDU est obligatoire dans les PTU inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Plusieurs PTU peuvent être imaginés dans l'agglomération tourangelle mais un seul SCOT par agglomération. Donc le SMAT ne peut à la fois porter le SCOT et plusieurs PDU correspondants à plusieurs PTU. Des PLUi à annexe déplacements sont également possibles. Ensuite, tout ne doit pas remonter au SMAT. Pourquoi pas l'assainissement pluvial qui s'appréhende en termes de bassins ? Il est possible d'agir transversalement. Intuitivement, je pense que le SMAT doit rester au-dessus de la mêlée, terme approprié à l'imbroglia tourangeau.*
- 2. Le périmètre du PDU correspond exactement au PTU qui lui est prédéfini. La démarche logique est donc de définir un PTU avant l'élaboration du PDU. Modifier un PTU quelques semaines après avoir approuvé un PDU, c'est apparemment mettre la charrue avant les bœufs. Mais rien ne l'interdit. En fait, aujourd'hui, ce qui motive la révision du PDU, c'est l'extension du PTU de 2010.*
- 3. Le PTU correspond également à la couverture des communes pouvant bénéficier du service des transports urbains sur 5 km maximum, distance portée à 7 km sous conditions. Toutefois, une commune n'adhérant pas au Sitcat, donc hors du PTU, peut bénéficier de ce service sous certaines conditions (arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes, art.71). Pérenniser cette dérogation ou l'étendre à d'autres territoires n'est pas recommandé, car les communes hors PTU ne sont pas concernées par le versement transport des entreprises. Les communes rurales du SCOT ou des communautés de commune de l'agglomération, y compris*

Tour(s)plus, n'ont pas vocation à bénéficier d'un service des transports urbains, relèvent du domaine de Fil Vert et doivent être hors PTU. Il en résulte que la communauté de communes ou la communauté d'agglomération, qui comprend des communes rurales ou semi rurales, n'est peut être pas la structure pertinente pour un PDU.

4. *Le président du Sitcat a écrit que ces villes ou villages seront assurés du maintien d'une desserte de transports en commun. Il n'y a aucune raison de ne pas le croire.*
5. *La réglementation est adaptée à une urbanisation en expansion. Elle ne prévoit pas le cas des villes exclues d'un PTU et donc d'un PDU, comme le seraient le 1^{er} janvier prochain La Ville aux Dames, Vouvray et Vernou sur Brenne. Elles ne peuvent être desservies gratuitement. Demander la solution à l'Etat ou au législateur.*

<i>Observations relatives aux transports en commun.</i>
--

*Seuls certains points sont examinés à la suite de l'observation.
Réponse globale en fin de chapitre.*

Réseau Fil Bleu- desserte des établissements scolaires.

O1- signature illisible- registre Saint Cyr sur Loire.

Depuis septembre 2013, un seul bus le matin et un seul le soir pour le lycée Choiseul à partir de Saint Cyr. 5 Bus par jour pour le quartier de la Croix Chidaine. Autant habiter la campagne, Fil Vert dessert aussi bien.

Fréquence des bus insuffisante.

O9- Monsieur Denis Le BELLEGUY - registre Saint Cyr sur Loire.

Difficultés et temps de transports pour sa fille qui se rend au lycée à Tours :
bus+tram+attentes.

Accroissement de la durée de trajet du fait de correspondance obligée entre deux modes en remplacement de ligne de bus directe.

O10 (partie) - Famille PRIMA-RECAMIER - registre Saint Cyr sur Loire.

Offre vraiment minable. Bus souvent très en retard. Catastrophe pour les enfants, qui vont au collège et au lycée.

Respect des horaires fonction de l'affluence de voyageurs et des conditions de circulation.

O11- anonyme- registre Saint Cyr sur Loire.

Depuis le 1er septembre 2013, ses enfants ne peuvent plus aller au collège de la Béchellerie en bus. Ligne 18 passe à 8 heures 01 à la mairie alors que les cours commencent à 8 heures. Il est indispensable que les adolescent puissent aller à l'école en bus. Merci de modifier les horaires.

Adaptation des horaires.

O18 (partie) - Madame Suzanne THIBERVILLE-CHEMARD - registre Saint Cyr sur Loire.

Mêmes arguments que ci-dessus avec les précisions suivantes. Proche de Tours estime être parmi les plus mal lotis en transports en commun. L'utilisation du vélo est difficile à Saint Cyr construit sur un coteau surtout pour les personnes âgées.

Mère de 3 enfants et travaillant, il lui est très difficile d'assurer les accompagnements en primaire (Anatole France) et au collège (La Béchellerie). Autonomie des enfants difficile dans un quartier enclavé, dangereux à pied et à vélo.

Dans son quartier entre 10 et 15 collégiens sont concernés par le transport vers La Béchellerie.

Contrainte de voirie et de pente pour les cyclistes. Difficulté à concevoir des pistes cyclables sûres et roulantes sur le coteau. Le vélo et la marche ne peuvent que partiellement compléter le réseau Fil Bleu.

O19 – Monsieur MACHOOK - registre Saint Cyr sur Loire.

Habitant rue de Chinon exprime le même argumentaire que O18 pour la desserte du collège de la Béchellerie.

O28- Madame Françoise BALLEREAU - registre Saint Cyr sur Loire.

Mêmes observations que ci-dessus en ajoutant aux transports vers les écoles, la nécessité de pouvoir mener des activités extrascolaires. Plus de 2000 enfants concernés par le transport scolaire.

Le bénéfice du tramway aurait dû, normalement, se concrétiser par une amélioration du service des bus dans la 3ème ville du département.

Demande une véritable offre de transport en commun sur la ville, l'offre suscitant toujours l'attractivité.

Espère que ses arguments seront pris en compte dans l'intérêt général.

Les activités extrascolaires, objet d'une priorité et fortement encouragées, doivent pouvoir être pratiquées par le plus grand nombre en zones d'habitat dense et moins dense. Equité. Solidarité.

O33 (partie)- Famille MOREAU - registre Saint Cyr sur Loire.

Pour les jeunes lycéens qui se rendent à Choiseul, aller au lycée en dehors de heures de desserte de 8h à 9h pour le matin et 16h30-17h30 le soir représente un vrai parcours du combattant. Ils doivent attendre une correspondance, environ 20 mn à 30 mn, pour avoir ensuite un 17 pour Choiseul. D'autres lignes sont également possibles, mais, là encore, avec un minimum de 2 changements et autant de temps d'attente. Choiseul est le lycée de rattachement de Saint Cyr. Comment ne pas avoir prévu au moins une ligne régulière tout au long de la journée.

O52–Madame HEBRAS-LECLERC - registre Saint Cyr sur Loire.

Les horaires de bus à partir de la rue Anatole France sont incompatibles avec les horaires de collège.

O53–Monsieur Robert AUBANELLE - registre Saint Cyr sur Loire.

Même argumentaire que dans les observations précédentes. Des familles sont obligés d'amener leurs enfants en voiture à des arrêts de bus éloignés. Demande un bus rue des Amandiers avec un arrêt au carrefour de la rue Louis Bezard.

O54–Madame CONRAD - registre Saint Cyr sur Loire.

Même argumentaire que dans les observations précédentes en ajoutant le problème des personnes âgées ne pouvant se déplacer en voiture.

Les déplacements des personnes âgées sont un souci majeur sur l'ensemble du périmètre de transport urbain. Dans le noyau urbain comme en périphérie.

O59 (partie)–signature illisible - registre Saint Cyr sur Loire.

L'établissement Saint Grégoire – plus de 800 élèves – devient difficilement accessible pour Fondettes et les quais de Loire. Les élèves marchent entre l'établissement et l'arrêt du 11 au pont Napoléon. Le trottoir au niveau de l'arrêt direction Fondettes est particulièrement étroit. En ces temps de sécurité, de sécurisation extrême trouvez-vous cela normal ?

L'apaisement des principaux axes routiers et des entrées dans l'agglomération est prévu dans le projet : action 42. Les voies desservant des établissements scolaires et recevant du public sont parmi les programmations prioritaires : action 43.

L22– Madame Béatrice RIBOURG - registre de Saint Avertin.

Son fils lycéen à Albert Bayet à Tours Centre n'a d'autre choix que de prendre le 3A (s'il prend le 10 à Paul Doumer, après 20 mn de marche, il doit changer à Jean Jaurès). Avec le 3A, 20 minutes de marche, 1 heure de bus + 5 minutes à pied car l'arrêt Bayet a été supprimé. Cumule 41 stations !
Faut-il prévoir 2 tickets tellement les temps sont longs ?... (validité 1 heure).

Cumuler 41 stations pour rejoindre le lycée Albert Bayet relativement proche du centre de Tours est révélateur du manque d'un réseau rapide de transport en commun dans l'agglomération avec, sur une même ligne, des arrêts très espacés dans le centre ville et plus nombreux en périphérie.

L24– Madame Isabelle BOIRON - registre de Saint Avertin.

Mêmes difficultés pour rejoindre le lycée Grandmont de Tours à partir de Saint Avertin, 16 rue des Tamaris.

O119 – C.JAMET - registre Fondettes.

Problème de fréquence pour les lycéens. Considérer qu'ils travaillent le samedi matin.

La fréquence et les horaires du samedi matin devraient être les mêmes qu'en semaine pour les lignes desservant les lycées.

O120 – Madame C.BOIDRON - registre Fondettes.

Mère d'un lycéen déplore le cadencement actuel des bus qui s'avère être de 40 mn au lieu des 30 mn annoncées.

O124 – Madame CORTIAL - registre Fondettes.

Une des raisons de son domicile à Fondettes en 2008 fut l'accessibilité à Tours : 2 ou 3 bus entre 7 heures 20 et 7 heures 35 avec une durée de trajet de 20 minutes maximum.

Lors des travaux du tram, la ligne 11 ne passa plus place Choiseul, où ses enfants sont scolarisés à Saint Grégoire. Pour palier à ce souci, la ligne 54 a été créée avec 2 aller le matin et 3 retour le soir. Depuis le mois d'août, la 54 a été remplacée par la 109, mais la fréquence est restée la même. En revanche, le 11 continue de prendre le pont Napoléon. Ce qui implique une augmentation de la durée de trajet, doublée à certaines heures de la journée, et, en plus avec une fréquence fortement diminuée : souvent 30 minutes d'attente qui génèrent la validation de 2 trajets à 1,20€ le trajet.

Poursuit en détaillant les conséquences :

- Avant travaux : 25 mn pour aller en ville ou en revenir avec un départ toutes les 10 minutes en moyenne ; bus desservant la place Choiseul.
- Depuis le 1^{er} août 2013 :
 - 35 mn pour aller en ville ;
 - moins de fréquence : parfois plus d'une heure pour Fondettes –gare de Tours ;
 - sorties de collège en dehors des heures de la ligne 109 : tram + bus+marche : 60 mn si tout va bien ;
 - impossibilité de revenir déjeuner avec le bus : prise de la voiture.
 - Bus pleins : normal, moins de fréquence ;
 - Aller et retour en moins d'une heure impossible : 2 trajets à régler.

Remercie pour la remise en place des fréquences d'origine et le passage par le pont Wilson. En conséquence utilise de plus en plus fréquemment son véhicule diesel polluant pour aller en ville et amener ses enfants à l'école.

Diminution de l'offre de transport depuis 2008 à nouveau accentuée en août 2013.

Tarif inadapté à un aller et retour.

Dégradation des conditions de vie urbaine.

Obligation d'utiliser la voiture plus fréquemment.

Part croissante du mode voiture pour les déplacements inférieurs à 1 km et compris entre 1 et 2 km.

Remise en cause des données chiffrées du projet établies en 2008 par l'Enquête Ménages Déplacements, hypothèse de départ du plan. Voiture : 55% mais plus probablement 57% et TC : 6% au lieu de 8%, peut être 5%. Soit pour les transports en commun une part proche de celle du vélo : 4 %.

M5 – Monsieur Alain ZURKOWSKI - registre du Sitcat.

Présente une lettre de 4 parents d'élèves Fondettois faisant état des difficultés de transport en commun avec le collège Jean Roux. Cette lettre présente un tableau comparatif des horaires 2013//2013 et 2013/2014.

M20– Monsieur François DUTILLEUL – registre du Sitcat.

Demeurant 123 rue de Grandmont est inquiet pour la sécurité de ses enfants âgés de 11 et 14 ans qui, du fait de la suppression de l'arrêt Pompidou, doivent traverser des voies très passantes avec des automobilistes respectant peu la vitesse et la signalisation pour rejoindre les autres arrêts.

Voir observation O59 ci-dessus.

M29 (partie)– Madame Nadia BREJON – registre du Sitcat.

Mécontente des transports en commun desservant Saint Cyr depuis la mise en service du tramway et des nouveaux horaires. Un de ses enfants entre au lycée l'année prochaine et envisage de ne pas l'inscrire dans son lycée de secteur Choiseul.
Augmenter la desserte des différents quartiers de Saint Cyr.

M38– Madame Magali DAIGMORTE - registre du Sitcat.

Une de ses filles en classe de terminale arrive systématiquement en retard au lycée à cause de la nouvelle desserte de bus et la grève de Fil Bleu.

Retards répétitifs notifiés sur livret scolaire, qui peuvent être pénalisant pour des admissions post bac.

De même pour les petites sœurs réprimandées chaque jour malgré des mots d'excuses.

Utilise sa voiture pour aller travailler tout en payant un abonnement bus.

Faire ajouter par la direction de l'établissement scolaire sur le livret scolaire que les retards sont dus à des difficultés de transport en commun, comme l'atteste ci-dessous l'observation du proviseur du lycée Choiseul dans le présent rapport.

M65– Monsieur Eric GOMMÉ –Proviseur du lycée d'enseignement général et technologique CHOISEUL- en pièce jointe : une lettre et une pétition en cours de 229 personnes « Pour un meilleur réseau de transports en commun à Saint Cyr sur Loire » - registre du Sitcat.

Informe des difficultés récurrentes rencontrées par l'ensemble des usagers de la communauté éducative dont il a la charge. Celle-ci réunit près de 1600 personnes, toutes intéressées au débat sur l'amélioration du PDU 2013-2023.

La situation actuelle est non seulement préjudiciable aux élèves mais pénalise fortement le fonctionnement quotidien de l'établissement (retards nombreux et quotidiens qui rendent irritables les usagers et troublent les prises de cours) tant la fréquence de la desserte est faible et le trajet comme sa durée mal commodes.

Les mouvements sociaux, qui affectent la ligne depuis la rentrée, altèrent encore la fiabilité de la desserte et la confiance des usagers.

Précise en outre que le lycée Choiseul dispose d'un internat et que les internes sont également pénalisés.

Joint une copie d'une lettre de son prédécesseur, Monsieur A. PIELOT, datée du 11 février 2013, alertant de cette situation.

En conclusion exprime le souhait que le commissaire-enquêteur puisse améliorer la qualité de la desserte dans l'intérêt commun.

Cette observation prouve que rien n'a été fait depuis février 2013 pour remédier à la mauvaise desserte du lycée Choiseul.

Réactions aux évolutions des transports publics qui desservent le Lycée Choiseul formulées par Monsieur PIELOT, proviseur, le 11 février 2013.

1. Le BHNS qui rattache le lycée au centre ville est une bonne nouvelle et assure la liaison Nord-Sud.
2. Par contre la liaison Est-Ouest sera encore plus réduite qu'aujourd'hui avec la suppression de la « 8B » et à terme devenir une possibilité marginal pour Saint Cyr de rejoindre le lycée Choiseul.
3. Hormis le BHNS, il ne sera pas possible de rejoindre le lycée Choiseul sans avoir,

un, deux, trois changements de lignes.

4. Les collèges du secteur de recrutement du lycée Choiseul seront encore plus éloignés qu'actuellement avec la suppression de la « 8B », la liaison depuis Saint Cyr devient pratiquement impossible sans de multiples changements ou avec une durée de transports supérieure à celle de Château-la-Vallière ou de Savigné.

5. Du collège La Bechellerie (carte scolaire du Lycée Choiseul), il faut :

- soit prendre le 8, aller vers la Tranchée, changer, prendre le tram, aller à Coppée, changer, prendre le bus BHNS pour arriver à Choiseul après 18 stations, (Vaucanson est en tram, direct depuis la Tranchée),
- soit prendre le 8 aller vers le pôle santé, changer de bus et prendre le R2 pour arriver aux Douets après 22 stations (le lycée est encore à 400m).

6. Collège Bergson (carte scolaire du Lycée Choiseul), il faut :

- soit prendre le 8, aller à la Tranchée, changer, prendre le tram, aller à Coppée, changer, prendre le bus BHNS pour arriver à Choiseul après 15 stations, là, où Vaucanson est en tram, direct depuis la Tranchée,
- soit prendre le 8 aller vers le pôle santé, changer de bus et prendre le R2 pour arriver aux Douets après 25 stations (le lycée est encore à 400 m).

7. Collège La Bruyère : mêmes dessertes compliquées et longues.

8. suite jusqu'à 12 points exprimant les inquiétudes de la communauté éducative du lycée Choiseul.

Pétition voir ci-dessous.

L41– Pétition pour un meilleur réseau de transports en commun à Saint Cyr sur Loire.

Monsieur Vincent DEGEORGE - registre du Sitcat.

Pétition pour un meilleur réseau de transports en commun à Saint Cyr sur Loire.

487 signatures dont 229 par Internet Pétition Publique.

Les citoyens, habitant et/ou travaillant à Saint Cyr sur Loire, s'unissent dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de PDU 2013- 2023, pour protester contre le nouveau réseau de transports en commun desservant la commune et pour demander :

1. Ligne 18 : augmentation substantielle de la fréquence (15 minutes en journée) jusqu'à la Croix Chidaine et suppression du terminus intermédiaire de la mairie.
2. Ligne 14 : prolongation de la ligne jusqu'au lycée Choiseul ou Clouet toute la journée ; passage par l'avenue ds Cèdres et la rue de la Mésangerie, plutôt que par la Tranchée ; augmentation de la fréquence (15 minutes dans la journée).
3. Ligne 11 : passage et arrêt au rond-point du Portillon (connexion lignes 18 et 14 et proximité tram) ; augmentation de la fréquence.
4. Ligne 12 : desserte de l'arrêt Bergson permettant ainsi une connexion avec la ligne 14 ; desserte du lycée Choiseul, augmentation de la fréquence.
5. Création d'une passerelle piétons et vélos entre Saint Cyr et Tours ou La Riche.
6. Réhabilitation de la gare SNCF de Saint Cyr-Fondettes.
7. Installation d'un parking vélos sécurisé en haut de la Tranchée.
8. Meilleure desserte du pôle d'activité Equatop, qui est contourné, mais pas traversé par les bus.
9. Accélération des études pour le périphérique nord.
10. Plus globalement une meilleur prise en compte des besoins de la population Saint-Cyrienne, notamment au regard des priorités fixées par le PDU.

Observations du SITCAT :

38. Dessertes scolaires

La desserte des établissements scolaires est assurée selon les cas, par des lignes régulières ou par des lignes spéciales, voire par les deux. Malgré une concertation effectuée entre l'exploitant du réseau et les établissements, sont constatés des problèmes d'horaires et de correspondance aggravés par les difficultés d'exploitation du nouveau réseau. De premières adaptations sont apportées dès le 12 novembre. Les horaires des lignes suivantes sont réajustés pour les besoins scolaires : 11, 14, 32, 52, 101, 102, 107, 109, 111, 112, 113, 114, 115, 117. L'observation du réseau se poursuit et pourrait engendrer d'autres adaptations courant 2014.

Réponse globale au chapitre.

Parmi ses missions, le Sitcat est compétent pour les transports scolaires en application des articles L 213-11 et 12 du code de l'éducation.

Au vu des observations, cette mission n'est pas remplie ou très partiellement au nord de la Loire, pour satisfaire les besoins de liaisons transversales par bus, en pied de coteau, en partie médiane du plateau et de part et d'autre des boulevards.

Les observations du public sont localisées et émanent d'habitants de Saint Avertin, de Fondettes et surtout de Saint Cyr sur Loire.

L'obligation nouvelle de correspondances accroît significativement les durées de transports. Le mécontentement exprimé, voire la colère, me semble justifié. Il est anormal de constater des durées de trajet en bus entre Fondettes ou Saint Cyr et le lycée Choiseul identiques à celles entre Château-la-Vallières ou Savigné sur Lathan et ce lycée, ville ou village éloignés d'une trentaine de kilomètres.

Une durée de transport supérieure à une heure est anormale dans une agglomération aussi petite et, a fortiori, dans son tiers nord.

Le projet du PDU ne retient pas de réseau structurant Fil Bleu à développer au nord de la Loire, tout au plus des études sur des lignes transversales dans la période de dix ans. L'effort porte sur Tours inter fleuve, Tours nord-est, Tours- sud et Chambray- nord, soit la partie la plus peuplée du noyau urbain.

Assurer les transports scolaires sur l'ensemble du périmètre de transport urbain est une priorité. La négliger dans le quart nord-est de l'agglomération pourrait apparaître discriminatoire.

Des modifications d'horaires viennent d'être appliquées à compter du 12 novembre 2013.

Réseau Fil Bleu- desserte et fréquence des bus.

O2- signature illisible- registre Saint Cyr sur Loire.

Pour se rendre à Tours Nord dans la journée détour nécessaire par l'arrêt Napoléon.

Besoin de liaison transversale sur tiers nord de l'agglomération, malgré les lignes de rabattement sur le tramway.

O4- signature illisible- registre Saint Cyr sur Loire.

Fréquence des bus d'environ 25 mn. Durée de trajet plus longue pour Tours Centre. Saint Cyr vraiment bien moins desservi.

O5- signature illisible- registre Saint Cyr sur Loire.

71— PDU agglomération tourangelles, ordonnance du Tribunal administratif d'Orléans n° 71
E13000148/45 du 21/05/2013

Suppression de lignes depuis la mise en service du tram. Demande ligne supplémentaire Saint Cyr vers la Petite Arche, une navette fréquente et circulaire pour station tram Tranchée ou mi cote et augmentation des passages lignes 14 et 18.
2 lignes restantes sur 4.

Desserte à améliorer vers les zones économiques.

O6- Madame MUNIER - registre Saint Cyr sur Loire.

Diminution constante de l'offre de bus à Saint Cyr depuis une dizaine d'années et accentuée depuis. Attendait une navette pour profiter des fréquences intéressantes du tram.
Beaucoup de personnes âgées à Saint Cyr qui ne peuvent aller prendre le tram à pied.
Aimerait bien pouvoir « préférer le bus ».

Diminution de l'offre motivée par demande insuffisante. Adapter l'offre sans la réduire à un niveau critique. L'offre crée aussi la demande. Equilibre à trouver difficile.

O7- Monsieur Simon BARSACQ - registre Saint Cyr sur Loire.

Jusqu'en 1997 utilisait le bus pour aller travailler à Tours. Le nombre de bus a diminué.
Demande la mise en place d'une navette de mini-bus pour un ramassage circulaire pour la place de la Tranchée et retour.

O8- Monsieur Christian BUISSON - registre Saint Cyr sur Loire.

Depuis la réorganisation de la ligne 18 doit prendre sa voiture pour aller à l'arrêt Mairie.
Demande une réorganisation complète des bus sur Saint Cyr.

O10 (partie) - Famille PRIMA-RECAMIER - registre Saint Cyr sur Loire.

Le service Fil Bleu se dégrade : auparavant bus 5 toutes les 10 minutes. 8 supprimé. 14 toutes les 20 mn aux heures de pointe, puis 2 par heure. 22 : 1 par heure.

Dégradation du service public effective.

O12- Madame GAUDRY - registre Saint Cyr sur Loire.

A acheté sa maison en 2004 parce qu'il y avait des bus Saint Cyr-Croix Chidaine. Doit parcourir 1,6 km à pied pour prendre un bus sur le quai de la Loire. Enormes problèmes.
Habitants du quartier laissés pour compte du tram.

Sentiment d'inégalité et d'un manque d'équité entre les villes du périmètre. Discrimination.

O13- Monsieur Jean-Michel MESTRE - registre Saint Cyr sur Loire.

Mêmes doléances que ci-dessus. Ajoute que Saint Cyr, 3ème ville du département, a été dépouillée de ses bus. Estime indispensable au moins de rétablir une desserte au ¼ heure toute la journée pour la ligne 14.

O14- Christine et Jacques AUTEXIER - registre Saint Cyr sur Loire.

Depuis la mise en service du tram, il n'est plus possible d'aller prendre directement le train à la gare de Saint Pierre des Corps par l'ancienne ligne 8 à la station Mésangerie. La ligne 18 offre une fréquence de passage trop faible.

Si le « remplissage » des bus dans Cottage Park est jugé trop faible, la taille des bus pourrait être adaptée et permettre des passages plus nombreux.

Pour les personnes âgées ou à mobilité réduite, la solution douce...de la marche à pied ou du vélo n'est pas utilisable. Il est indispensable que le transport collectif reste proche, facilement utilisable par tous.

Aspect social du PDU insuffisamment traité.

O15- Monsieur FOURNIER - registre Saint Cyr sur Loire.

Habitant aux Maisons Blanches déplore la suppression de la ligne 50 et le peu de fréquence de la 11 aux heures dites creuses. Le tram n'apporte aucune amélioration : que des liaisons réduites avec Tours. Aucune liaison vers le Nord de Saint Cyr. Reprend donc sa voiture.

O16- Madame THIRANT - registre Saint Cyr sur Loire.

Dégradation des services de bus. Suppression du 51 direct par Anatole France. Il serait judicieux de le rétablir. Propose un petit bus électrique, si possible toutes les 10 mn. Habite un quartier sans commerces à moins de 20 mn à pieds.

Sentiment d'isolement justifié. Action forte en faveur des personnes âgées indispensable et urgente.

O17- Pierre et Denise DEGEORGE - registre Saint Cyr sur Loire.

Agés de 80 ans avec des difficultés à marcher pour Madame DEGEORGE utilisaient le bus jusqu'à la Croix Chidaine. Rappelle que sa fréquentation était excellente lorsque les passages avaient été augmentés. Au fur et à mesure de la rareté des passages, les voitures ont été reprises. Le 14 ne passe plus sinon très tôt ou très tard. C'est raté pour la circulation voiture alors que l'on prétendait l'empêcher. Sans 18 le 14 passe plus loin selon un circuit bizarre. S'élèvent avec insistance sur la façon de gérer les bus desservant Saint Cyr.

O20- Monsieur LEMIALE - registre Saint Cyr sur Loire.

Habite Saint Cyr depuis 16 ans à un lieu bien desservi avec un bus toutes les 10 mn à l'arrêt Victor Hugo, puis 15 mn, puis 30 mn. Estime qu'un bond en arrière a été fait avec pour conséquence de devoir reprendre la voiture.

Dégradation du service sur la durée.

O21- Madame CLAVIER et Monsieur MICCOLUPI - registre Saint Cyr sur Loire.

Demande davantage de 14 le centre ville étant mal desservi à part le tram. Faire repasser le 12 par Saint Cyr.

O22- Nom illisible - registre Saint Cyr sur Loire.

Le tram complique la vie de Saint Cyriens. Depuis son installation, moins de bus. Penser aux lycéens, aux habitants. Ne pas favoriser que le parcours du tram.

O23- Monsieur Jérôme CRECHET. - registre Saint Cyr sur Loire.

Exprime son désaccord. Reste de la phrase illisible.

O24- Madame Nathalie PHILIPPON - registre Saint Cyr sur Loire.

Habitant le quartier de la Ménardière qui s'est développé depuis 2001, déplore l'absence de ligne plus fréquente pour la Croix Chidaine. Estime important d'avoir une ligne qui remonte la rue des Rimoneaux. Les adultes souhaitent pouvoir faire leurs courses et les enfants doivent aller à l'école en sécurité. Suggère un bus électrique. Souligne la dévaluation des biens immobiliers due à une desserte insuffisante de transports en commun.

L'idée de bus électrique est bonne. Le projet la prend en compte avec les points de recharge et les livraisons de marchandises par petit véhicule porteur en centre ville.

O25- Nom illisible - registre Saint Cyr sur Loire.

Même argumentaire que ci-dessus en précisant qu'il est impérieux de remédier à la situation en particulier pour les seniors habitués aux circuits habituels.

O26 (partie) - Monsieur TRICOT - registre Saint Cyr sur Loire.

Propose de mettre en place une ligne Luynes- Fondettes- Saint Cyr et place Choiseul pour interconnexion avec tramway.

Nécessité de liaisons transversales au nord de la Loire.

O27- Madame ROLLAND - registre Saint Cyr sur Loire.

Même observation que ci-dessus : service de bus perturbé depuis la mise en circulation du tram. Moins de bus et horaires de passage pas toujours respectés.

O29- S.EGEA - registre Saint Cyr sur Loire.

Même argumentaire en attribuant des félicitations pour le tramway. Mais ne pas oublier ceux qui ne peuvent le prendre. Chiffre l'allongement des durées de trajet en bus préjudiciable pour les personnes qui travaillent et pour les écoliers.

Considère que les trajets sont organisés par des personnes qui ne prennent jamais le car et qui disposent d'une place réservée et gratuite face à leur bureau. Absence de service public.

Service public pour le moins mal assuré.

O30- Monsieur BOSC - registre Saint Cyr sur Loire.

Axe Nord-Sud favorisé par le tram. Et les autres axes ? Améliorer par un trafic régulier dans une ville très étendue comme Saint Cyr.

O31- (partie) Monsieur BOSC (écriture différente de O 29)- registre Saint Cyr sur Loire.

Regrette que le PDU soit idéalisé. Pour limiter la circulation automobile, il faudrait une offre de transports en commun plus étoffée et favoriser la vie de quartier par des commerces de

proximité accessibles.

Voir plus haut objectifs du PDU.

O32- Monsieur DUGUE - registre Saint Cyr sur Loire.

Il est fort dommage que le secteur Nord de la ville ne soit plus desservi par la ligne vers les halles de Tours. Tout un quartier reprend les voitures pour faire ce trajet.

O33 (partie)- Famille MOREAU - registre Saint Cyr sur Loire.

Même argumentaire sur la dégradation de la desserte depuis la mise en place du tramway. Force est de constater que, depuis la rentrée, il a fallu prendre la voiture plus d'une fois pour palier aux déficiences de Fil Bleu.

O34 – G.DENJEAN - registre Saint Cyr sur Loire.

Fréquence mal équilibrée à l'arrêt Victor Hugo : 2 dessertes le matin très tôt, puis plus rien jusqu'au milieu de la journée. De même le soir. Il faut aller à Montjoie, souvent en voiture, pour bénéficier d'une fréquence plus intéressante. Equilibrer les horaires.

O35 – J.DESNOUES - registre Saint Cyr sur Loire.

Avant la restructuration, un bus toutes les 20 mn avenue des Cèdres. Aujourd'hui, toutes les heures. Le quartier Cottage Park étant habité par des personnes âgées ne comprend pas les objectifs de transport de nos dirigeants.

O36 – MC. CALAIS - registre Saint Cyr sur Loire.

Même argumentaire en exprimant un accord pour favoriser les transports en commun, mais à condition de veiller à un maillage équilibré du réseau. Demande une fréquence toutes les 30 minutes.

Ajoute qu'un service minimum pourrait être assuré le dimanche matin.

O37(partie) - Madame GOLDINGER et Monsieur GUEPIN - registre Saint Cyr sur Loire.

On a tort d'opposer les voitures et les bus. Il y aura toujours des voitures, très utiles, essence ou électrique.

Tout pour le tram, des miettes pour les autres. Saint Cyr est par ses impôts sans doute une bonne contributrice au budget de l'agglomération et mérite d'être mieux traitée.

Opposer les modes entre eux n'est pas constructif. Au contraire, la synergie rail-route et transports individuels - collectifs doit être recherchée.

O38(partie) – Famille BOUDJENA - registre Saint Cyr sur Loire.

Oui au tram, mais en maintenant un service de bus cohérent pour les déplacements notamment des personnes âgées. Surtout pour les personnes qui n'ont plus les moyens financiers ou physiques de posséder un véhicule.

O39 – signature illisible - registre Saint Cyr sur Loire.

Appelle l'attention sur les temps de transport Saint Cyr- place Jean-Jaurès :

- 2003 : 20 mn
- 2010 : 35 mn
- 2013 : 45 mn

Soit 3 heures de transports quand on fait les 4 trajets. Incroyable !

Demande une navette pour rejoindre le tram.

O40 – nom illisible - registre Saint Cyr sur Loire.

Mêmes doléances que ci-dessus en ajoutant de l'incompréhension :

- à devoir prendre sa voiture pour aller prendre un bus, alors qu'il dispose d'un arrêt de bus devant chez lui ;
- à constater la réduction à 4 par jours du 18 ;
- à constater le délaissement des résidents du bois Livière, de la Croix Chidaine et des lotissements proches ;
- du manque de considération des personnes âgées ou à mobilité réduite ;
- devant une telle régression à une époque où l'accent est mis sur le développement des transports en commun.

O41 – signature illisible - registre Saint Cyr sur Loire.

Choix d'habiter à Saint Cyr déterminé en raison d'une desserte en bus qui n'existe plus.

O43 – signature illisible - registre Saint Cyr sur Loire.

Mêmes doléances que ci-dessus.

O44 et O45– Monsieur et Madame Marcel CHEREAU - registre Saint Cyr sur Loire.

Expriment de grandes difficultés pour rejoindre leur lieu de travail en raison du manque de connexion entre bus et tram imposant de nombreux changements dans le nord de l'agglomération. Deux fois par semaine perte de 4 heures en transport. Le manque de transport en commun oblige à l'utilisation d'une voiture, soit par Monsieur CHEREAU, soit par leur fille. Difficultés d'autonomie et de mobilité du fait d'un fort handicap visuel pour Madame CHEREAU. Soulignent que les usagers ont vraiment besoin de travailler. Mentionnent l'impact des grèves du personnel assurant les transports en commun sur leur situation. Demandent des solutions rapides en remerciant ceux qui seront capables de les apporter.

Madame CHEREAU indique que les bornes ne fonctionnent pas sur les tickets. Cela nécessite d'aller à Fil Bleu. Elle mentionne la brutalité de conduite du tram qui aurait provoqué la chute d'une amie.

Le projet de PDU fait effort sur les personnes handicapées Une annexe Accessibilité est très développée. Un programme d'adaptation de l'espace public est fixé par commune. (PAVE)

O46–Madame SERRE - registre Saint Cyr sur Loire.

Se plaint de la mauvaise desserte du quartier des Rimoneaux à Saint Cyr.

Les Rimoneaux : inconvénients de la campagne (pas de transports en commun) et inconvénients de la ville (bruit, pollution, trafic routier). Pas d'alternative à la voiture.

La réussite du plan passe nécessairement par un développement des déplacements alternatifs, notamment les transports en commun. Si le niveau de service offert est suffisant, les inconvénients diminuent. C'est l'objectif du projet. Mais, le succès du plan est aussi lié à une évolution des comportements.

O48 (partie)–Monsieur Philippe LE PAPE, conseiller municipal de Saint Cyr, vice-président de l'association AVEC Saint Cyr (association valorisation environnement et cadre de vie) - registre Saint Cyr sur Loire.

Les nombreux témoignages de Saint Cyriens révèlent une dégradation du réseau bus sur Saint Cyr. Prendre réellement en compte une politique de transports en commun en revoyant le réseau bus.

O49 (partie)–Madame Francine LEMAIRE - registre Saint Cyr sur Loire.

Depuis l'instauration du tram, les transports Sitcat sont très compliqués et plus longs pour accéder à la ville de Tours.
La troisième ville du département est largement oubliée.

Sans aucun doute. C'est pourquoi il faut améliorer le projet.

O51–Monsieur J. MERCERON - registre Saint Cyr sur Loire.

Même argumentaire que ci-dessus avec précision suivante.

On nous incite à laisser notre véhicule au garage. Encore faudrait-il avoir des transports en commun pouvant nous transporter ! Prendre sa voiture pour aller à un parking relais, où est l'avantage ? Reprendre sa voiture pour aller à Tours est aujourd'hui nécessaire. Ce qui n'est certainement pas le but recherché. Espère un réseau bus de nouveau rationnel.

O55–MP.GENTRIC - registre Saint Cyr sur Loire.

Même argumentaire que dans les observations précédentes.

O56–Madame FORTIN - registre Saint Cyr sur Loire.

Comment faire quand nous n'avons pas de moyens de locomotion (voiture) ?
Ne demande pas de bus tous les ¼ d'heure, mais au moins en intermédiaire. Pensez aux personnes âgées.

*Le projet ne prend pas suffisamment en compte les personnes âgées.
Voir réponse globale et conclusions.*

O57–Madame Marie PORTEVIN - registre Saint Cyr sur Loire.

Même observation que O 56.

O58–A.BOUSSEAU - registre Saint Cyr sur Loire.

Suggère un mini-bus qui relierait plusieurs quartiers de Saint Cyr au tram (par exemple mi-cote) qui ferait le circuit avec fréquence.

L'idée est intéressante. Les bus au ¾ vides en milieu de matinée ou d'après midi devraient être remplacés par des petits bus moins polluants et moins coûteux à exploiter.

O59 (partie)–signature illisible - registre Saint Cyr sur Loire.

Il n'existe pas de bus permettant de relier les quartiers rive droite de quais de Loire et la place Choiseul pour accéder au tram. Les bus tournent avant pour emprunter le pont Napoléon. Le tram n'a aucune utilité dans ce cas, puisqu'il faut aller jusqu'à Jean Jaurès pour y accéder et remonter ensuite en tram sur Tours Nord ! Il y a plus simple...

Voir plus haut desserte scolaire.

Seule la voiture permet de palier au délaissement de la desserte de la 3ème ville du département.

Voir remarque sur les lignes transversales.

O60 (partie)–Madame Véronique RENODON - registre Saint Cyr sur Loire.

Travaille dans l'immobilier, se déplace dans de nombreuses communes et est beaucoup à l'écoute des besoins de ses clients.

Saint Cyr est mal irriguée par les transports urbains (Ménardièrre- Hôtel de Ville).

L1–M57- Madame Catherine FAVRET avec plan Fil Bleu modifié et lettre au député-maire de Saint Cyr sur Loire avec réponse de ce dernier et copie de l'avis du conseil municipal sur le projet de PDU- registres Saint Cyr sur Loire et Sitcat.

Remet au commissaire-enquêteur la copie d'une lettre adressée au député maire de Saint Cyr et à son adjoint responsable de l'urbanisme et transférée pour réponse au Sitcat, où elle exprime ses difficultés à emmener ses enfants à l'école ou au lycée et à pratiquer des activités associatives, tout en travaillant.

Propose une amélioration de la desserte en bus de Saint Cyr en 3 lignes 12, 14 et 17 concentriques, prolongeant les lignes actuelles, couvrant davantage le territoire de Saint Cyr et assurant des liaisons vers Tours Nord et le tram et vers Tours Centre.

Joint la réponse de Monsieur Jean GERMAIN, président du Sitcat, du 23 juillet 2013 avec copie à la ville de Saint Cyr sur Loire et Kéolis, qui développe l'argumentaire suivant :

- la ligne 12 (Tours Nord Tranchée- Tours centre Anatole France) dessert les habitations situées le long du boulevard de Gaulle ainsi que l'entreprise SKF, avec une connexion directe au tramway à hauteur de la Tranchée et à Beffroi à Tours Nord. La ligne se poursuit jusqu'au LEP Clouet à 300 m de ST Microelectronics offrant une solution de transport aux agents de l'entreprise résidant à Saint Cyr et à Tours Nord. Un passage de la ligne 12 par le coeur de Saint Cyr augmenterait le temps de parcours pour les usagers de la Ménardièrre et de la SKF et impliquerait l'abandon de la desserte du boulevard de Gaulle.
- Demande toutefois aux services du Sitcat et de Kéolis, exploitant du réseau bus + tram, d'être attentifs aux évolutions de fréquentation et aux temps de parcours afin d'identifier les éventuelles incohérences.
- En ce qui concerne la desserte du lycée Choiseul depuis Saint Cyr, précise que la ligne 14 (Chambray Grand Sud – Saint Cyr sur Loire Santé Alliance) est prolongée jusqu'au lycée Choiseul, ainsi qu'au LEP Clouet aux principales heures d'entrées et de sorties des établissements.
- Rappelle que le réseau bus+tram offre désormais sur Saint Cyr sur Loire :
 - des itinéraires identiques du lundi au dimanche ;
 - une augmentation de l'offre sur Saint Cyr sur Loire ;
 - un accès rapide au tramway et à la tranchée avec les lignes 12 et 14 ;
 - un accès rapide vers le centre de Tours avec les lignes 18 et 14.

Madame FAVRET insiste sur la nécessité d'une liaison directe entre Saint Cyr sur Loire et

Tours-nord avec passage à la Ménardière et prolongation jusqu'au parc d'activités de la Petite Arche.

Demande à nouveau l'examen de ses propositions dans le cadre de l'enquête publique et si des incohérences ont été identifiées par le Sitcat et Kéolis depuis son intervention.

Voir réponse sur les lignes transversales demandées au nord de la Loire.

S'agissant de la proposition d'une liaison Saint Cyr- La petite Arche, la possibilité existe mais avec détours et plusieurs correspondances. Vous souhaitez une liaison directe. Il ne fait aucun doute que l'attractivité des transports en commun exige est fonction de la commodité et d'une durée de trajet bien meilleure que celle d'aujourd'hui.

L2 (partie)– Association Saint Cyr Pour Tous et de la section PS de Saint Cyr- registre Saint Cyr sur Loire.

En se référant à la carte du réseau structurant du réseau Fil Bleu à développer du dossier constate que Saint Cyr est quelque peu oublié par rapport à Chambray, Joué et Tours-Nord. La desserte de Saint Cyr par deux lignes sans axe fortement structurant n'est pas logique et incitative pour un grand nombre de Saint Cyriens qui se trouvent à l'écart de la ligne tram. C'est dommage d'avoir autant investi dans le tram et de disposer d'un réseau bus si peu efficace et complémentaire.

L3 (partie)– Monsieur GILLOT- registre Saint Cyr sur Loire.

Déplore que la troisième ville du département ne soit pas mieux irriguée par les transports collectifs urbains en comprenant que la densité moyenne de la ville ne justifie pas le tramway. Mais, un service de bus performant permettrait d'en relancer la fréquentation et permettrait l'instauration de parkings relais aux entrées nord-ouest et ouest de la commune actuellement traversée par un flux de voitures. Ces voitures ne peuvent quasiment plus emprunter la Tranchée et prendre le pont Wilson dans le sens sud-nord. De plus, des voitures viennent de l'ouest et se dirigent vers le nord-est de l'agglomération ne pouvant pas poursuivre sur un périphérique achevé.

Ce sont les possibilités de parkings relais qui devraient déterminer les terminus de lignes de bus.

Au niveau de l'agglomération, les véritables parkings relais sont les parkings d'hypermarchés et de supermarchés. Les citoyens ont parfaitement compris tout l'intérêt de ces parkings gratuits, lieux de rendez vous pour des excursions en car, par exemple. A cet égard, Saint Cyr est bien placé pour une ligne de BHNS directe Périphérique-La Tranchée.

Réponse plus loin pour le périphérique.

L4 (partie)– Parti Socialiste – section de Saint-Cyr-sur-Loire - Monsieur Alain FIEVEZ - registre Saint Cyr sur Loire.

Le nouveau plan de desserte bus de Saint Cyr n'offre pas les services qu'un réseau de transport de service public devrait offrir : pas de liaison entre le sud-ouest de la ville (Maisons blanches) et le nord (centre commercial) ou même la mairie. Si le tram est une vitrine forte des déplacements au sein de l'agglomération, il devrait être accompagné par un maillage serré de liaisons urbaines complémentaires.

Oui, le maillage serré serait idéal. La relation Maisons Blanches- Saint Cyr nord existe, mais avec des correspondances et une durée de trajet longue.

Il est difficile de satisfaire tout le monde avec un réseau de transport qui doit équilibrer financièrement sa gestion. La notion de service public n'est plus viable.

L5 – Monsieur Gérard MACQUAREZ- registre Saint Cyr sur Loire.

Même argumentaire que ci-dessus avec les précisions suivantes.

La ligne 18, arrêt à Manet, ne passe en fait que 5 fois par jour. On peut penser que vous avez l'intention de la supprimer, car, les heures de passage étant très mal choisies, les bus tournent A VIDE...

La seule façon de rendre le système de desserte correct serait d'ajouter une ligne (2 bus) circulaire ayant une correspondance aisée avec le tramway.

L'arrêt de la ligne 14 à la Tranchée nécessite de traverser le rond point pour accéder à la station tramway Tranchée : risque d'accident.

L13 (partie) – Chambre de commerce et d'industrie de Touraine (CCI Touraine).- registre de Tours hôtel de ville.

La mise en service du tramway devrait donner une autre dimension, une autre image à la métropole, mais son succès n'est pas assuré, si l'on ose la comparaison avec Orléans, Le Mans et Angers. Le seuil de rentabilité de 50 000 voyages par jour, objectif de Tours, n'est pas atteint dans ces villes.

Le tramway est un mode de transport de centre ville dont le bénéfice doit s'étendre aux résidents des quartiers périphériques et des espaces périurbains pour autant que le réseau de bus soit correctement articulé autour et que les parcs relais soient suffisants en nombre et en capacité pour autoriser un report modal.

Or, le projet se contente d'acter l'organisation du réseau 2013, laquelle n'a pas amélioré l'offre et la qualité de service dans les secteurs périurbains. Les bus directs ont laissé la place à la combinaison bus+tram et la rupture de charge qui en découle a rallongé les temps de parcours. 40 mn pour relier la gare de Ballan-Miré au centre ville de Joué-lès-Tours et près d'une heure pour gagner ensuite le centre de Tours est dissuasif.

Le projet se limite à identifier des axes forts, mais il ne propose aucun projet concret pour améliorer les conditions de transport et l'accessibilité des pôles grands générateurs de déplacements tels que le CHU.

La question de la desserte des sites d'activités par Fil Bleu reste une fois encore sans réponse. Ce qui ne favorisera en rien l'engagement des entreprises dans des actions telles que les plans de déplacements.

On peut supposer que l'organisation du réseau en 2013 a été faite en fonction du tramway. Il est vrai que la suppression des lignes directes de bus vers le centre et leur remplacement par d'autres lignes de rabattement vers le tramway modifie les aires desservies. Comme toujours, il y a des gagnants et des perdants. La durée de trajet vers le centre ville a augmenté du seul fait des correspondances, mais celle de terminus à terminus a diminué.

Le réseau structurant Fil Bleu renforce la desserte des quartiers d'habitat social.

Sauf à modifier en urgence quelques points critiques, notamment au nord de la Loire, la desserte Fil Bleu tirera les conséquences de la mise œuvre du tramway après une année d'exploitation.

La desserte des sites d'activités par Fil Bleu est effectivement insuffisante. C'est sur ces sites que le potentiel de report modal est le plus élevé. Ce potentiel est passé sous silence dans le projet. A ce sujet, il est dommage que les terminus du tramway soient des lycées avec 141 jours de classe et une trentaine de samedis matin par an. Ce qui ne veut pas dire que leur

desserte doit être évitée. Mais les sites d'activités voisins auraient été plus indiqués. A Nantes, le terminus d'une ligne de tram est devant IKEA. Le projet vise à développer le réseau structurant vers les établissements du CHUR.

O71- M1- M4- Madame DESROUSSEAUX - registre de Saint Avertin.

Très attachée au développement du transport en commun dans le souci de l'écologie et du développement durable est très sceptique sur les plans d'actions proposées. Comment accréditer la refonte récente des lignes notamment sur la commune de Saint Avertin ? Cette refonte va pousser les gens à utiliser, plus que jamais, leur véhicule. Les liaisons intra-communales ont été sacrifiées au bénéfice des liaisons bus/tram. De même, les temps de trajet sont largement plus importants que dans un passé récent (ligne 3A et 10). Résidente du quartier des Grands Champs et utilisatrice quotidienne des transports en commun a constaté et écouté les doléances de la population. Impossibilité de joindre son propre centre ville pour des démarches ou des soins. Durée de trajet : 55 mn par des circuit interminable. Mieux vaut se rendre à Paris qu'à Tours ! C'est un comble ! Les scolaires ne s'y retrouvent pas davantage. Il est urgent de réajuster les circuits sous peine de voir les habitants injustement pénalisés. Humaniser les stations de bus n'est pas un luxe mais une nécessité. Déception. Copie à revoir.

Mêmes observations qu'à Fondettes et Saint Cyr sur Loire. Mêmes problèmes qui exigent des solutions rapides.

O72 (partie)- Monsieur J.MARTINEZ - registre de Saint Avertin.

Le réseau de bus s'est amélioré de façon globale en cinq ans. Tempo 2 est bien pour Trouseau, mais le service est délaissé pour le plateau de Saint Avertin et le centre de Chambray. Suggère de poursuivre le 2 sur Saint Avertin surtout en soirée. Une liaison Saint Avertin - Saint Pierre n'est pas évoquée : il faut prendre sa voiture pour prendre le TGV.

L'effort en transport en commun du projet est localisé dans les villes et quartiers denses du noyau urbain.

L19- avec plan parcellaire - Madame Marie José CANDEL - registre de Saint Avertin.

A acheté en 2003 une maison au 31 rue de la Roberdière à Saint Avertin. Présente un plan parcellaire de propriété portant la mention arrêt de bus devant sa maison. Demande à quelle date elle peut espérer un arrêt. Agée de 77 ans, elle doit rejoindre l'arrêt Manoir situé à 400 m par une route en montée. Peut encore conduire, mais est inquiète pour l'avenir.

La mention d'un arrêt sur un titre de propriété ne garantit pas sa mise en service ou sa pérennité.

Les déplacements des personnes à mobilité réduite que sont les personnes âgées sont traités par le projet. A mon sens, c'est le principal enjeu des années à venir.

Les systèmes de transport à la demande Flexo et Resago pourraient être mis en œuvre à Saint Avertin.

Une desserte à la demande à domicile par navette pourrait être organisée par la municipalité.

Voir réponse globale et conclusions.

L20-- Monsieur Jean-Louis JUNG - registre de Saint Avertin.

Exprime la satisfaction d'une meilleure desserte de Saint Avertin plus tard le soir, en milieu de journée et les dimanches et fêtes.

En négatif : de nombreux quartiers qui bénéficiaient de liaisons directes avec le centre vite ne sont plus desservis.

La situation est aggravée par l'irrégularité des services.

Le bilan est négatif et n'encourage pas à l'abandon de la voiture personnelle.

Propose deux améliorations :

- créer un arrêt au giratoire Saboterie/ Général de Gaulle.
- Installer un tableau d'information à l'arrêt Trousseau pour informer des retards qui peuvent atteindre 25 mn.

L21-- Madame REDIEN - registre de Saint Avertin.

Demande le rétablissement du bus 3B à la durée de trajet rapide. Aujourd'hui, les retards sont constants. Nous avons pris l'habitude de délaissé la voiture pour le bus. Nous reprendront celle-ci...ou désertent Tours.

L22-- Madame Béatrice RIBOURG - registre de Saint Avertin.

Présente un relevé détaillé de retards entre le 2 et le 19 septembre 2013 qui ont empiré depuis. Demande le rétablissement de la ligne directe 13 vers Tours comme avant le 1^{er} septembre.

L23(partie)-- Madame Valérie DE CRUZ - registre de Saint Avertin.

Estime que Saint Avertin a été sacrifié au luxe d'un tram.

Auparavant, il y avait peu de possibilités concordants avec les horaires de travail.

Aujourd'hui, c'est pire : suppression des lignes 2B et 3B remplacé par une seule, la 10 qui n'est jamais à l'heure et dont la fréquence n'est pas celle donnée par l'indicateur d'horaires ! 45 minutes d'attente à Jean Jaurès alors que les rames de tram et les tempo 2 passent à une fréquence sidérante.

Autres exemples de dysfonctionnements

Demande le rétablissement d'une véritable ligne directe entre Saint Avertin et Tours.

L25-- Madame Isabelle BOIRON - registre de Saint Avertin.

Même argumentaire que ci-dessus.

L26-- Madame Isabelle BOIRON - registre de Saint Avertin.

Même argumentaire que ci-dessus.

L27-- Monsieur et Madame Marcel POUPARD - registre de Saint Avertin.

Même argumentaire que ci-dessus.

L28-- Monsieur Michel CHEVREU - registre de Saint Avertin.

Même argumentaire que ci-dessus.

L29— Madame Elisabeth OLIVERIN - registre de Saint Avertin.

Même argumentaire que ci-dessus.

M2— Madame Christine FAUQUEMBERGUE - registre de Saint Avertin.

Même argumentaire que ci-dessus.

M3— Madame Delphine DELALANDE - registre de Saint Avertin.

Même argumentaire que ci-dessus.

O81- C et D ROMERO - registre Saint Pierre des Corps.

Même observation que ci-dessus, mais pour la nouvelle ligne 10 en regrettant la qualité de liaison des anciennes lignes 8 A et B.

O87- Madame RAIMBAULT- registre Notre Dame d'Oé.

Avec la mise en service du tramway, le 56 ne va plus directement à la gare de Tours ;
En raison de son âge et de sa santé se rend souvent à un cabinet médical près de la gare.
Doit prendre le 56, puis le tramway.
Considère que le progrès, c'est bien, mais pas pour tous.

O115 – Monsieur Paul CENDRIER - registre Ballan-Miré.

Le tramway est interrompu par des manifestations ou animations (braderie de Tours) entre la place Anatole France et la gare de Tours pendant plusieurs heures. 3 interruptions en 15 jours. Inadmissible, son fonctionnement doit être permanent. Organiser ces manifestations ailleurs. Par exemple, boulevard Heurteloup.
Un maire compétent et vigilant devrait ou aurait dû penser à éviter ces dysfonctionnements.

Réfléchir à d'autres lieux pour ces types de rassemblement.

O116 (partie) – Madame Monique LISSY - registre Ballan-Miré.

A 100 % pour les transports en commun pris depuis 25 ans. Sauf que l'offre a une fâcheuse tendance à se dégrader d'année en année.
Suppression du train de 13 heures 50 à Ballan pour Tours. Le premier est à 14 heures 45 !
Horaires non respectés, trajets allongés. Abandon du bus au profit de la voiture pour sa fille en faculté. On va à l'inverse du but recherché.

Même constat de dégradation de l'offre de TC qu'à Fondettes et Saint Cyr sur Loire.

O117 (partie) – Madame Anne Sophie LISSY - registre Ballan-Miré.

Mêmes arguments que O116.
Trajets en bus entre Joué centre et Grandmont passent de 20 à 30 minutes. Retards sur les horaires annoncés. Reprend sa voiture.

O118 – Madame et Monsieur MENARD - registre Fondettes.

Pour les personnes âgées et à mobilité réduite, la possibilité actuelle pour se rendre à la maison de retraite et au centre hospitalier n'est pas satisfaisante : nécessité d'une correspondance à Mareuil, parfois sous les intempéries, sans abri conforme et heures de passage mal adaptées.

Le projet prévoit une amélioration des arrêts.

O121 – Madame Rachel PERRIN - registre Fondettes.

Demande à être mieux informée des mouvements de grève.

Joint un mail du Sitcat qui précise qu'un numéro vert est à disposition du public pour s'informer le jour même de la grève. 0 800 600 408. Numéro strictement inutile car aucune information supplémentaire au bout du fil.

Répond qu'une information en termes de pourcentage des services assurés n'est pas d'une grande aide. Estime qu'il serait plus judicieux d'annoncer les lignes et horaires impactés par les perturbations. Ce qui permettrait de prendre ses dispositions à l'avance, comme le fait la SNCF par sms ou e-mail. A manqué 2 fois une correspondance en gare de Tours après avoir pris le 11.

Sollicite une meilleure information.

Le projet prévoit de rendre disponible une information claire et efficace dans la préparation d'un voyage et pendant le voyage (temps d'attente, perturbations) : action 19.

O123 (partie) – Madame Sabine LECONTE - registre Fondettes.

Rappelle les orientations fondamentales du PLU de Fondettes qui nécessitent de maintenir et de développer au fur et à mesure de sa croissance des moyens de transport collectif permettant d'accéder aux autres communes de l'agglomération.

Or, le cadencement du réseau a été diminué de façon importante depuis l'arrivée du tramway et le mois de septembre 2013.

Demande sa révision de façon équivalente à la situation antérieure dans l'immédiat et de façon croissante dans l'avenir.

Demande justifiée en raison du vieillissement de la population de Fondettes proche de 25 %, dont une partie croissante ne peut plus utiliser la voiture pour des raisons évidentes de santé et de sécurité et du rôle de pôle relais de développement attribué à Fondettes par le SCOT.

O125 – signature illisible - registre Fondettes.

Au-delà des perspectives du PDU, qui sont importantes, il est urgent et indispensable de maintenir une cadence des transports par Fil Bleu au moins identique à la précédente. Cette demande est indispensable pour rendre crédible les objectifs du PDU.

O126 – Madame Françoise RAMADE - registre Fondettes.

Les désagréments constatés ne manqueront pas de motiver les irréductibles de la voiture au lieu de les inciter à utiliser les transports en commun.

3 observations :

- Les plages d'attente qui n'étaient que de 20 minutes entre 2 bus depuis plusieurs années sont passées à 35 minutes, voire plus ;
- Les bus de la ligne 11 le samedi sont des bus simples, donc très vite remplis. Elle est la seule à desservir Saint Cyr, quai de la Loire ;

- Les horaires de bus habituellement distribués dans les boîtes aux lettres sont restés absents.

A toujours pris le bus pour aller à Tours, mais parfois, c'est décourageant.

Fil bleu est heureux d'exhiber le tram, mais dans l'agglomération habitent de nombreuses personnes pour lesquelles le tram n'est pas un bus.

Prévoir des bus de plus grande capacité le samedi matin, matinée de classe pour les lycéens.

L31(partie) – Monsieur et Madame MESKO.- registre de Fondettes.

L'organisation nouvelle de la ligne 11 présente des inconvénients : baisse du cadencement en semaine et allongement du parcours Fondettes vers Tours nord avec changement à Jean Jaurès au lieu de la place de Choiseul.

Déjà longue, elle n'irrigue pas les zones d'activités actuelles et futures. Réfléchir à une nouvelle ligne ou antenne.

Pour certains, la desserte directe vers la gare de Tours est un progrès.

Ce qui est étonnant dans le réseau Fil Bleu, c'est la longueur des lignes et le nombre élevé d'arrêts. En raison des contraintes fluctuantes de circulation et de l'affluence de voyageurs à certains arrêts aux heures de pointe, il est quasiment impossible de respecter l'horaire sur toute la ligne.

L33(partie) – Monsieur Edgard DESPREZ.- registre de Fondettes.

Même argumentaire que ci-dessus

L34 – Monsieur et Madame Jacques FAIVRE.- registre de Fondettes.

Présentent 14 correspondances relatives à leur demande de rétablissement d'une ligne qui allait de Luynes à Tours en passant par Fondettes.

Soulignent la pénibilité occasionnée par la correspondance entre les lignes 11 et 50 à Mareuil.

Un courrier du Sitcat du 5 janvier 2012 a apporté une réponse. Ref. : 507-11/ALN/CJ

Les abribus doivent abriter du vent et de la pluie et être largement dimensionnés.

O128 – Pétition de 133 signatures - registre de Fondettes.

Constatent la baisse du nombre de bus 11 desservant Fondettes avec des horaires mal adaptés notamment pour les élèves du collège Jean Roux et du lycée Saint Grégoire.

Demandent une ligne de bus en direction de Sainte Radegonde avec correspondance au pont Wilson.

Une ligne transversale en bordure de la rive droite de la Loire est pleinement justifiée.

Devoir aller avec le 11 à Jean-Jaurès, pour certains proche de la saturation, pour rejoindre Tours-nord semble aberrant, alors qu'une correspondance au Pont Wilson serait aisée et efficace pour aller au nord ou au sud

M6 (partie) – B.GAVAZA – registre du Sitcat.

Transports en commun pas à la hauteur de Saint Cyr.

M7– Monsieur Michel BLET – registre du Sitcat.

Mêmes arguments que ci-dessus concernant Saint Cyr sur Loire : une ligne, la 11, au lieu de 2.

M9 (partie)– Madame France DEHAYE – registre du Sitcat.

Pour développer l'usage de transports en commun créer un logiciel, avec l'application mobile et le site Internet allant avec, qui indiquerait en temps réel les horaires des bus.

Excellente idée que le projet prévoit. Action 19 : information multimodale.

M11 – anonyme – registre du Sitcat.

Usager quotidien de la ligne Tours Paris souhaite, dans le cadre des interconnexions avec les trains, notamment TGV pour Paris, que les horaires des bus Fil Vert/ Fil Bleu et tram soient mieux étudiés afin d'assurer correctement la correspondance en gare, sachant que les TGV ferment désormais leurs portes 2 mn avant le départ.

Développer les connections avec la gare de Saint Pierre des Corps sans être obligé de passer par Tours.

*Il faudrait sortir un jour de l'éternel axe historique Tranchée-National-Grandmont.
Le public déplore que la gare de Saint Pierre des Corps est insuffisamment desservie par 3 lignes de bus. Elle est pourtant considérée comme un pôle d'échange inter modal métropolitain.*

La coordination des horaires est sûrement perfectible, mais une ponctualité à la minute semble difficile en raison des contraintes de la circulation.

M12 – Madame Nicole BUARD – registre du Sitcat.

Ne possédant aucun véhicule et circulant uniquement par bus, constate que depuis quelques années et particulièrement depuis cet automne qu'il est de plus en plus difficile de se déplacer.

Pourtant a la chance de disposer de 2 lignes à l'arrêt Fosses Boissées : le 14 toutes les demi-heures et le 18 un par heure. Il ne faut pas avoir de correspondance, car selon la destination attente minimum entre 10 et 20 mn.

Lundi 30 septembre, Fondettes Grand Ormeau, le bus de 16 heures 53 n'est pas passé. Attente 30 mn pour le suivant, plus correspondance. Durée totale 1 heure 45 contre 45 mn avant.

M16 (partie)– Madame Céline FOURRÉ – registre du Sitcat.

Vernou, Vouvray et Rochecorbon sont desservis par Fil Vert et Fil Bleu mais les bus ne sont pas très réguliers : parfois plus d'une heure pour Vaucançon- Vernou.

M21– Monsieur Jean-François PREVOST – registre du Sitcat.

Durée de trajet allongée depuis le 31/08/2013 pour le bus 13 entre Tours et Saint Avertin avec une attente de 15 minutes au lycée Grandmont.

Pas de correspondance entre 13 et 3b.

M22 (partie)– Madame Sylvie BEILLARD – registre du Sitcat.

Tram bien loin de Saint Cyr quand on habite l'ouest de cette ville.

M23– JP BRISTOW – registre du Sitcat.

Habitant impasse de la Renaissance ne peut plus se rendre directement à la gare de Tours.

M25 (partie)– Monsieur et Madame MALLET – registre du Sitcat.

Mêmes arguments que ci-dessus concernant Saint Cyr sur Loire.

M28– Monsieur André RAULT – registre du Sitcat.

Aimerait comprendre pourquoi le 51 a pour terminus Beffroi, donc rallongé, et non Tranchée, qui permettrait aux Membrollais d'être plus proche et plus vite au centre ville de Tours en tram. A-t-on voulu créer un hub avec le 52 au Beffroi qui souffre du même problème, même si la distance kilométrique est sensiblement plus faible, mais la distance –temps reste meilleure si le terminus se fait également à la Tranchée. En outre, la suppression des arrêts Lande, Guynemer et Roux (collège Bergson), Engérand et Portail d'Ormeau remplacés par Ménardières (une seule montée et aucune descente constatées) Delaroche et Europe. Comment développer le bus pour tous les foyers motorisés et bimotorisés si l'on ne propose pas un accès rapide à la ville de Tours ?
Dans l'attente d'une réponse.

*Le fait de changer sensiblement de direction vers l'est à hauteur de Charentais, alors que le chemin direct est vers La Tranchée, qui plus est en vue directe, interpelle bien évidemment.
La conclusion : pourquoi faire simple, quand on peut faire compliqué.*

M30 (partie)– Madame Hélène GILBERT – registre du Sitcat.

Saint Cyr, troisième ville du département, desservie de façon misérable : horaires incertains, circuit qui n'en finissent pas, fréquences diminuées.
Le Sitcat considère qu'il n'y a pas demande. A ce compte là, ça ne risque pas de changer. Les spécialistes de la navigation n'ont pas compris qu'en la matière, c'est l'offre qui conditionne la demande et non pas l'inverse. Encore faut-il que cette offre soit cohérente et faite pour l'usager.

Effectivement, en la matière, c'est l'offre qui fait la demande. Plus précisément, c'est l'ffre qui fait changer une habitude de mobilités. On utilise sa voiture ou son vélo et, un jour, est installé un arrêt peu éloigné de chez soi ou de son travail. Et puis on prend le bus et une nouvelle habitude se crée.

M31– Madame Brigitte BALLARD – registre du Sitcat.

Demande la réhabilitation de la ligne 51 comme elle était avant le tram. A savoir La Membrolle-La Tranchée direct par le boulevard Charles de Gaulle.

M33 – Madame Béatrice DELETANG - registre du Sitcat.

Même demande que M28 et 31. Ligne 51 : La Membrolle- La Tranchée direct.
Stigmatise les durées de trajet résultant des horaires et du report du terminus au Beffroi.

M34 – Madame Emma QUENTIN - registre du Sitcat.

Habitant Saint Cyr et âgée de 80 ans déplore la suppression de nombreux bus.
Le tram ne sert que ceux qui demeurent près de son trajet.

M36 – Monsieur Johan GUIGNOT - registre du Sitcat.

Habitant Saint Avertin reprend sa voiture compte tenu du nouveau service de Fil Bleu depuis le 31 août 2013. Ce qui le met en colère car il dépense plus par mois et par rapport à l'environnement ne lui convient pas du tout.
Comparaison des durées de trajet rédhibitoire.
Avance que le Sitcat doit payer le tramway avec les recettes actuelles et en réduisant l'offre bus.
Demande de véritables correspondances entre les lignes 2 et 3A.

M46 (partie)– Madame Véronique JORGENSEN - registre du Sitcat.

S'estime sérieusement défavorisée depuis l'arrivée du tramway et la réorganisation des lignes de bus Fil Bleu.
L'offre n'était pas déjà très adaptée puisque aucune ligne ne permettait de regagner directement le centre de Saint Cyr, son quartier de Maisons Blanches n'étant desservi que par les lignes Fondettes – Tours et Luynes –Tours.
Depuis la rentrée seule la ligne Fondettes – Tours dessert son quartier. Il en résulte une fréquence moins importante et des bus bondés aux heures de pointe se trouvant dans l'incapacité de prendre des passagers supplémentaires lorsqu'ils traversent le quartier.
Demande une ligne reliant le quartier des Maisons Blanches (en pleine expansion et sans commerces) au centre de Saint Cyr et à la ligne de tramway.

Résultat : aucune ligne ne dessert le quartier aux heures de grande affluence.

L37 (partie) - Madame Christèle HERVÉ et Monsieur Philippe SALÉ - registre du Sitcat.

Ont choisi leur lieu de résidence à Fondettes en fonction du réseau de transport en commun existant. Ce qui leur a permis de supprimer une voiture. Depuis septembre 2013, le changement de trajet de la ligne 50 et les nouveaux horaires de la ligne 11 leur pose des problèmes.

Madame Christèle HERVÉ travaille sur le site des Tanneurs à l'université de Tours.

Auparavant : 15 à 20 mn de trajet. Aujourd'hui : 40 à 45 mn avec le 11 avec des bus bondés dont un trajet retour avec refus de nouveaux passagers à l'arrêt Victoire.

Monsieur Philippe SALÉ travaille vers le milieu de l'avenue Maginot, trois possibilités :

1. Prendre 50 ou 11, changement Jean Jaurès, tramway. Durée : 1 heure 20
2. prendre le 11, s'arrêter avant le pont Napoléon, rejoindre à pied l'arrêt situé après le pont, voire place Choiseul(pour le tram). Durée : 1 heure 15 minimum
3. Prendre les très rares bus 109 matin et soir. Cite les horaires. Fait le bonheur de son employeur auquel il offre 1 heure 15 de travail non rémunéré quotidien : option choisie plutôt que de passer 2 heures 30 dans les transports.

Pour Manon SALÉ, leur fille, même problème que son papa, puisqu'elle est scolarisée au Lycée Vaucansson.

Proposent des solutions.

Le réseau de bus en étoile partant de la place Jean Jaurès permet aux personnes de rejoindre rapidement le quartier de la gare de Tours. Mais une des deux lignes existantes devrait suivre les rives de la Loire, au nord jusqu'à la place Choiseul ou au sud jusqu'à la place Anatole France avec une fréquence suffisante pour que le tramway joue pleinement son rôle de

collecteur principal. Dans ce cas, la ligne 109 n'aurait plus de raison d'exister !
Voir plus loin la sécurisation de l'arrêt Mareuil, paragraphe voirie – espace public.

L38 - Anonyme - registre du Sitcat.

Avant l'arrivée du tram, Luynes – Jean- Jaurès : 25 minutes. Après : 40 à 45 minutes.

L39 - F.FOUQUET - registre du Sitcat.

Demande ce qu'il y a de prévu pour Sonzay.

Sonzay est en dehors du périmètre des transports urbains.

L40 - Madame Sylvie SOUMACHE - registre du Sitcat.

Vit la moitié de l'année à Tours où elle envisage de transférer son activité professionnelle, puis prendre sa retraite.

Précise qu'elle compte se déplacer exclusivement en bus et utiliser le moins possible sa voiture et que suite à un accident, marche peu facilement et que les multiples correspondances sont problématiques.

Constate que le quartier Prébendes/Rabelais est le grand oublié de la réorganisation du réseau de bus. Une seule ligne, la 5. Nécessité de marche pénible pour les personnes âgées devant rejoindre les arrêts. Aucune desserte des hôpitaux, des Halles et de la rue des Halles du parc des expositions et d'IKEA depuis la place Rabelais.

Déplore l'absence de plan de ligne dans les bus.

Il lui semble inutile de prôner les vertus écologiques des transports en commun, lorsque la nouvelle distribution des lignes supprime les bus desservant le quartier Prébendes/ Rabelais.

M59 - Madame Michèle RENAUD - registre du Sitcat.

Même doléance sur la desserte du quartier des Prébendes que L40.

La ligne C 1, avant Citadine, a une fréquence variant entre 45 minutes et 1 heure 52, c'est à dire de transport rural. Elle serait satisfaisante si elle avait une fréquence urbaine (15 à 20 minutes) et si elle desservait des quartiers ayant un pôle d'attraction : gare, commerces, administrations, musées, centres sportifs... C'était le cas de la ligne 12 autrefois.

Aujourd'hui, il est impossible d'aller de Prébendes à la gare avec des bagages en empruntant les transports en commun.

Pourquoi la demande semble faible avec le circuit actuel : c'est que l'offre actuelle ne correspond pas à la demande.

Une ligne de bus et, en particulier la C1 en zone hyperurbaine, ne doit pas desservir uniquement des lieux d'habitation.

M58 (partie)– Monsieur Michel GALLOIS - registre du Sitcat.

Nouveaux horaires du 11 en pleine contradiction avec le PDU : baisse de fréquence de 30 %.
Logique de cette décision du Sitcat incompréhensible.

M59– Monsieur André MESRINE - registre du Sitcat.

Est de Saint Pierre sacrifié par les nouvelles lignes :

- Rallongement inutile du 10 par la gare, d'où éloignement des rues Balzac et

République (commerces, kinés, Caisse d'Epargne) ;

- La ligne 50 ne passe plus par la Rabatterie (commerces, médecins) et ne permet plus de rejoindre les Halles ;
- Certains appréciaient de rejoindre directement la clinique Alliance.

Les personnes âgées de l'est de Saint Pierre sont les plus handicapées.

Sera amené de plus en plus à utiliser sa voiture.

M68– Madame Laurence TOURNIER - BARDIN – registre du Sitcat.

Exprime sa colère suite aux changements de lignes de bus à Saint Cyr.

A connu 4 lignes de bus à son arrêt Guynemer et toutes directes pour se rendre en centre ville.

Mêmes observations que plus haut.

M72(partie)– Monsieur Le ROUX – registre du Sitcat.

Même remarques que plus haut pour Fondettes et la ligne 11.

M74– Madame Guylaine PAGÉ – registre du Sitcat.

Demeurant près de la Place de la Liberté et devant aller travailler Place Rabelais est mécontente du service rendu. Correspondance souvent ratée en raison des horaires et bus souvent bondés.

Observations du SITCAT :

39. Nouveau réseau bus+tram

De manière générale, l'offre de transports en commun est calculée selon la densité de population, d'emplois et la fréquentation, les besoins scolaires étant souvent prioritaires pour les lignes de maillage. Ceci est valable pour les habitants de Saint Cyr sur Loire, Saint-Avertin et Fondettes qui pensent être oubliés. La configuration des voiries et le relief sont des contraintes qui impactent fortement le tracé des lignes et donc leur efficacité. Ces dessertes feront l'objet d'études complémentaires à court terme et d'ajustements début 2014.

Avec la mise en service du Tramway d'importantes modifications ont été apportées au réseau, d'une part pour l'adapter au nouveau plan de circulation et à l'évolution des pratiques liées au tramway, d'autre part pour améliorer la régularité des lignes et les rendre plus lisibles (suppression des antennes). L'offre a également été ajustée aux fréquentations.

Depuis la mise en service du nouveau réseau le 1er septembre, la circulation de nombreuses lignes de bus est perturbée par des problèmes d'horaires et par des mouvements sociaux. Le manque de régularité des bus a des conséquences sur les temps de parcours et les correspondances. Après un temps d'observation et suite aux demandes des voyageurs, des adaptations essentiellement d'horaires sont organisées pour une mise en œuvre le 12 novembre. Elles permettront de remédier aux problèmes de calages des horaires, de ponctualité, de temps de parcours et de surcharge. Un renfort de la ligne 11 en heure de pointe du matin est également mis en place.

Réponse globale au chapitre.

A un réseau en étoile vers le centre ville de Tours a succédé un réseau en peigne de rabattement vers la ligne de tramway avec une fréquence diminuée, des capacités de

transports inadaptées à une demande variable selon l'heure et le jour, qui ne satisfait pas le public dans le tiers nord de l'agglomération, ainsi qu'à Saint Avertin, Balan-Miré et très ponctuellement dans le centre de Tours (Prébendes).

La diminution de l'offre de transport motivée par une insuffisance de la demande ne doit pas conduire à sa quasi suppression. L'offre doit être permanente avec une fréquence initiale de 30 minutes portée progressivement à 20 et avec des bus à grande capacité aux heures d'affluence et d'autres bus plus petits dans les intervalles.

Les déplacements des personnes âgées sont insuffisamment pris en compte par le projet.

L'aspect social du PDU doit être développé. Thème repris en conclusion.

Si les liaisons nord-sud donnent satisfaction dans l'ensemble, la demande de liaisons transversales est-ouest est forte dans les trois compartiments de terrain délimités par la Loire et le Cher, surtout au nord.

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 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 créer. Le recours aux transports en commun devient, dans ces conditions, exceptionnel.

La desserte des sites d'activités ou centres commerciaux est insuffisante. C'est sur ces sites que le potentiel de report modal est élevé. Ce potentiel est aussi très élevé dans les villes de Saint Cyr sur Loire, Fondettes, Saint Avertin et Balan-Miré, qui ont émis des critiques sur le fonctionnement de Fil Bleu, où les ménages disposent de 1, 2 ou 3 véhicules, alors que l'effort du PDU porte sur les quartiers à logements sociaux moins motorisés.

La réussite du plan est conditionnée par le développement des modes alternatifs de déplacement sur tout le périmètre, sans discrimination. Malgré le succès incontestable du tramway pour ses riverains, la situation critique des transports en commun par bus constatée au cours de cette enquête, mais heureusement limitée à 5 communes, pourrait faire douter des objectifs espérés.

Au minimum, il est urgent et indispensable de maintenir une cadence des transports par Fil Bleu identique à celle antérieure à 2013, puis de l'augmenter progressivement.

Les observations les plus dignes d'intérêt et les plus inquiétantes émanent des personnes âgées demeurant dans tout le périmètre, qui représentent environ 25 % de la population et demain 30. Avec le transport des collégiens et des lycéens, sujet du paragraphe précédent, elles sont un souci majeur de l'agglomération, que le PDU doit contribuer à lever. L'action 11 du projet s'en est inquiété.

Fil Bleu : réseau structurant du projet.

L6 (partie)- Association pour le développement du transport collectif en Touraine (ADTT).
Monsieur Jean-François TROIN - registre Saint Cyr sur Loire.

Pages 39 et 40 du projet. Il est annoncé 4 axes forts représentés sur la carte. Il y en a 3 en considérant la liaison Saint Pierre – La Riche comme un axe à elle toute seule.

Il est surtout regrettable que la gare de Saint Pierre des Corps ne soit pas desservie.

3 ou 4, le résultat serait identique. Voir réponses globales pour le chapitre et pour la gare de Saint Pierre des Corps.

O62- Docteur Odile CHEVALIER-MAME - registre Tours hôtel de ville.

Médecin à Tours et demeurant à Chambray-lès-Tours estime indispensable d'établir un service de tram régulier et rapproché, étalé dans la journée et la nuit entre la gare de Tours et la gare de Saint Pierre des Corps (Bd Heurteloup se poursuivant après passage sous l'autoroute par le boulevard suivant à Saint Pierre des Corps.

Voir réponses globales pour le chapitre et pour la gare de Saint Pierre des Corps.

O73(partie)- Monsieur BONNET - registre Saint Pierre des Corps.

Saint Pierre des Corps ne se résume pas à sa gare. Prendre en compte l'aspect social : densification du centre ville, renouvellement des populations...

Réalisation d'un tramway indispensable : avenue Jean Bonnin puis centre ville, totalement négligé.

Desserte pitoyable de l'hôpital Bretonneau.

L'aspect social est considéré par le projet. Il est sans doute à développer.

Voir réponse globale pour le chapitre.

O74(partie)- Madame Marie-Claude BOULAY - registre Saint Pierre des Corps.

Construire une deuxième ligne de tram Gare de Tours-CHU Trousseau par centre et gare Saint Pierre, Atlantes, Grande Hall, Stade et Parc Grandmont.

Voir réponses globales pour le chapitre et pour la gare de Saint Pierre des Corps.

O75- Madame Marie-Thérèse DANDAULT - registre Saint Pierre des Corps.

Demande le tram à Saint Pierre.

Voir réponses globales pour le chapitre.

O76- Monsieur Bernard DANDAULT - registre Saint Pierre des Corps.

Demande ligne de tram gare de Tours- CHU Trousseau via Saint Pierre et Atlantes.

Demande l'installation de stations avec services à la personne pour handicapés et personnes âgées, garages à vélos couverts, toilettes, panneaux signalétiques lumineux et desserte le soir.

Le projet propose justement ce que vous demandez

Voir réponses globales pour le chapitre et pour la gare de Saint Pierre des Corps.

O77- Monsieur et Madame NADEAU - registre Saint Pierre des Corps.

Demande ligne de tram gare de Tours- CHU Trousseau via Saint Pierre et Atlantes.
40 mn pour aller en bus place Jean Jaurès.

Voir réponses globales pour le chapitre et pour la gare de Saint Pierre des Corps.

O78 (partie)- Madame Danielle GEORGES - registre Saint Pierre des Corps.

Demande deuxième ligne de tram.

Voir réponse globale pour le chapitre.

O79 (partie)- Monsieur Claude PRINET - registre Saint Pierre des Corps.

L'étude de la deuxième ligne de tramway aurait dû démarrer en même temps que la mise en service de la première.

Un deuxième axe Est-Ouest est indispensable à partir de la Ville aux Dames avec un grand parking relais à l'Est à côté du Leclerc passant par Saint Pierre pour desservir les quartiers et les désenclaver, desservant les deux hôpitaux Clocheville et Bretonneau, pour aller à La Riche et rejoindre la rocade avec un grand parking relais. Ceci permettrait de réduire vraiment la part de l'automobile et désengorgerait les ronds points (Pompidou...).

Justement la figure du réseau structurant du projet s'arrête par une flèche à l'est du quartier de la Rabaterie. Si la ligne n'a pas été prolongée en trait plein vers la ZACOM de La Ville aux Dames ou la gare de Saint Pierre, c'est, semble-t-il, à dessein.

Ensuite, le périmètre d'étude devrait considérer la desserte de Montlouis sur Loire plateau, pôle relais de l'agglomération.

Voir réponse globale pour le chapitre.

O108 (partie)- Monsieur Dominique SAMSON - registre Joué-lès-Tours.

Le tramway s'arrête au lycée Jean Monnet dans un espèce de cul de sac. Le prolonger jusqu'à la Liodière avec un parking relais afin d'absorber le flux de véhicules venant de Monts, desservir le nouveau quartier du Petit Morin, puis vers la clinique de Vinci.

Voir L13 ci-dessus. La desserte des zones d'activités paraît secondaire dans le projet. Votre idée est intéressante. Monts ne se trouve pas dans le périmètre des transports urbains (PTU). Voir conclusions.

M9 (partie)– Madame France DEHAYE – registre du Sitcat.

Une nouvelle ligne de tramway aurait un coût exorbitant. De nouveaux bus à haut niveau de service sont largement suffisants pour une ville comme Tours.

C'est pourquoi il convient de ne pas précipiter les choses et de tirer des conclusions pertinentes de l'usage du tramway. Ce que prévoit le projet. En première analyse, à moyen terme, une seconde ligne de tramway est-ouest serait suffisante. Il ne faut pas oublier que tramway et bus sont des moyens de transports en commun aux caractéristiques plus différentes qu'on ne le croit généralement.

M10 (partie)– Madame Carole BERGERARD – registre du Sitcat.

La venue du tramway à Saint Pierre n'est pas indispensable : il serait à l'évidence moins coûteux de renforcer les lignes de bus existantes, voire d'en créer de nouvelles pour desservir les zones de la ville qui ne le sont pas ou peu.

Voir plus haut.

Voir réponse globale pour le chapitre.

M26 – Monsieur et Madame MALLET – registre du Sitcat.

Demandent une deuxième ligne de tramway Ouest (La Riche) – les hôpitaux – Jean Jaurès –

Saint Pierre : la Rabaterie – gare de Saint Pierre des Corps – ZAC Rochepinard – hôpital TROUSSEAU. Présentent une liste des avantages obtenus.

Voir réponse globale pour le chapitre.

M27 – Monsieur Luis LOPEZ – registre du Sitcat.

Après l’axe Nord-Sud, la simple logique devrait ouvrir le débat sur un axe est-ouest. Même demande que M26.

Voir réponse globale pour le chapitre.

M29 (partie)– Madame Nadia BREJON – registre du Sitcat.

Réaliser une ligne de tramway desservant de la place de la Tranchée, l’avenue Charles de Gaulle, SKF, le centre commercial Auchan, la clinique de l’Alliance et le lycée Choiseul. Affluence quotidienne assurée.

Voir réponse globale pour le chapitre.

M40 (partie) avec un orthophotoplan des Rives du Cher et une proposition de ligne structurante La Riche gare de Saint Pierre des Corps via la place de la Liberté sur carte du réseau structurant du projet– Monsieur Hugo MASSIRE - registre du Sitcat.

Action 8 : développer le réseau de transports en commun Fil Bleu autour d’axes à haut niveau de service.

Le PDU retient la mise en place d’axes forts de transports en commun qui, sans aller jusqu’au standard des BHNS, doivent faire l’objet d’aménagements pouvant éventuellement préfigurer la mise en place d’une ligne de TCSP lourd. Cette dernière serait décidée d’ici quelques années, sur la base du retour d’expérience de la première ligne de tramway et des aménagements des axes forts déjà effectués.

Note que la totalité des axes convergent vers le point nodal de la place Jean Jaurès et de la place de la gare de Tours.

Les lignes fortes de banlieue à banlieue auraient un coût d’exploitation disproportionné par rapport au service rendu.

Il serait très souhaitable de mettre en place des liaisons rapides et directes évitant l’ultra centre.

Propose sur le plan des réseaux structurants du projet, un axe transversal là où l’agglomération est la plus dense et où les deux plus importantes réalisations de renouvellement urbain sont programmées : ZAC du Plessis et Beaumont-Chauveau, soit entre La Riche et la gare de Saint Pierre des Corps, via la place de la Liberté. Cet axe désaturerait le pôle gare de Tours-Jean-Jaurès, desservirait les parkings relais envisagés par le PDU à la Riche, les Atlantes et Saint Pierre des Corps. Une correspondance avec le tramway se ferait quai à quai place de la Liberté et avec le réseau ferré en gare de Saint Pierre des Corps. Ajoute qu’il est impossible d’aller du Sanitas, le quartier le plus dense de Tours, à la gare de Saint Pierre des Corps sans passer par Jean-Jaurès. Par ailleurs, un étudiant à la faculté de Grandmont habitant La Riche doit faire un détour plutôt que de rejoindre directement la place de la Liberté.

Appelle l’attention sur le principe de l’identité visuelle spécifique des lignes fortes, qui n’est pas à exclure, mais mérite d’être plus sérieusement étayé. Le public est suffisamment mature pour ne pas avoir à réclamer un traitement cosmétique du transport en commun.

Action 9 : faire évoluer les lignes de maillage et suburbaines du réseau Fil Bleu.

L'amélioration du tracé des lignes de bus suppose une sensibilisation accrue des mairies et des maîtres d'ouvrages dans la conception des opérations nouvelles et dans la mise en place d'emplacements réservés dans les PLU.

Action 27 : maîtriser l'urbanisation en s'appuyant sur l'armature urbaine.

Quoique le linéaire d'axes forts soit déjà important trouve très curieux que les zones d'extension du cœur métropolitain à Saint Cyr et Joué-sud ne soient pas accompagnés d'une création ou d'un prolongement de lignes.

Le point nodal que vous définissez n'est pas un simple carrefour à 4 voies. C'est en fait un quartier avec deux places éloignées de 200 à 300 m dans un quadrilatère de 200 par 300 à niveau de saturation élevé. Deux axes forts pourraient s'y croiser.

Le coût d'exploitation de banlieue à banlieue serait réduit en utilisant l'étoile ferroviaire à des fins purement urbaines et en raisonnant par branches utilisant un tronc commun.

Des liaisons rapides évitant le centre sont demandées dans cette enquête. Notamment pour rejoindre la gare de Saint Pierre des Corps.

Votre proposition d'axe fort gare de Saint Pierre- La Riche via la place de la Liberté est pertinente. Elle n'exclut pas l'intérêt d'un axe fort aux mêmes terminus via Jean-Jaurès ou Anatole France. L'ensemble répondant au besoin de liaison Est-Ouest exprimé par le public et constituant un TC irriguant la périphérie du noyau urbain central.

S'agissant des détours, on peut en trouver des milliers.

Longtemps axés sur la circulation automobile et les transports en commun, les emplacements réservés de PLU commencent à se généraliser pour les cheminements doux, surtout en périphérie. Il reste à favoriser la création d'un maillage de venelles dans la bâti, soit en profitant des mutations de propriétés, soit par emplacements réservés piétons.

La conception de opérations nouvelles en lien avec la desserte par transport en commun ne date pas d'hier. Ce rapport foisonne d'observations du public témoignant de l'achat d'un logement motivé par sa bonne desserte aujourd'hui dégradée.

Le traitement esthétique des moyens de transport participe à l'image de marque de la ville et à son identité. Le public est demandeur, quel que soit son niveau de maturité. Il veut être fier de son réseau de transport public. L'attractivité d'un moyen de transport est aussi fonction de son apparence.

Au même titre que la voirie et les réseaux d'eaux propres, usées ou de lutte contre l'incendie, d'électricité ou de téléphone ou aujourd'hui de fibre optique, les lignes de TC doivent accompagner l'urbanisation. Chaque permis de construire devrait en faire état. Cela suppose aussi que le Sitcat soit informé en temps utile des projets.

Voir réponse globale pour le chapitre.

M43 – Madame Sylvie MESRINE - registre du Sitcat.

Une ligne de tramway empruntant les boulevards Béranger et Heurteloup serait une solution avec deux employeurs importants : les hôpitaux Clocheville et Bretonneau.

Peu d'employés et de visiteurs empruntent les bus du fait des trajets trop longs et des horaires inadaptés à ceux du personnel.

De la même façon, la première ligne de tramway dessert des lycées mais aucun des trois établissements de santé (Trousseau, de Vinci et Alliance). Pourtant la demande serait forte, tant la mauvaise desserte de ces établissements conduit à éviter les transports en commun.

Considérant le vieillissement de la population, la desserte des établissements de santé, de convalescence, de retraite... est une priorité. Le projet la prend en compte en développant l'aspect santé du PDU. En outre, le CHU de Tours est le premier employeur de la ville.

Voir réponse globale pour le chapitre.

M49 - Madame Laurence BERRUET - registre du Sitcat.

Exprime sa satisfaction devant le succès du tramway : vrai tramway sur rail, moyen de transport moderne, performant, confortable et très peu polluant.

Demande une deuxième ligne d'est en ouest de La Riche à l'hôpital Trousseau via Bretonneau, boulevard Béranger, hôpital de Clocheville, Jean Jaurès, boulevard Heurteloup, avenue Jean Bonnin, Rabaterie, gare de Saint Pierre, Atlantes et IKEA, Granges Galland, les Fontaines, Grandmont, hôpital Trousseau.

Demande que ce projet d'intérêt général et traitant de manière égalitaire tous les habitants, dont les 8000 habitants de la Rabaterie, soit inscrit dans le PDU.

Il permettra de désengorger le stationnement dans les rues de la gare et au centre de Saint Pierre des Corps.

Voir réponse globale pour le chapitre.

M50 - Monsieur Christian ANGELE - registre du Sitcat.

Même demande que M49.

M62– Madame Delphine BERTRAND - registre du Sitcat.

Etonnée de ne pas voir de manière plus prononcée le tram à Saint Pierre alors que le tracé existe déjà dans la ville. L'option bus ne remplit pas la même fonction que le tram.

Voir réponse globale pour le chapitre.

M63– Monsieur Fabien LEMETTRE - registre du Sitcat.

Même demande.

M64– Monsieur Joseph RAHARIJESY - registre du Sitcat.

Même demande.

L44– Pétition Saint Pierre des Corps - registre du Sitcat.

Pétition signée par 1698 personnes demandant une deuxième ligne de tramway passant par Saint Pierre des Corps à partir de l'hôpital Trousseau jusqu'à La Riche avec proposition de tracé.

Le tracé proposé est intéressant, car, à la fois, il offre une alternative au transport nord- sud jusqu'ici concentré peu ou prou sur l'axe historique de la ville et permet une liaison directe de Saint Pierre des Corps à Saint Avertin et l'hôpital TROUSSEAU.

Observations du SITCAT :

40. Axes structurants

Diverses propositions de développement du réseau urbain structurant ont été déposées. Si la plupart proposent voire exigent la création rapide d'une seconde ligne de tramway (avec des tracés différents mais passant presque toujours par la gare de Saint-Pierre-des-Corps), certaines jugent cet investissement disproportionné. Ces éléments seront pris en compte dans
96— PDU agglomération tourangelles, ordonnance du Tribunal administratif d'Orléans n° 96
E13000148/45 du 21/05/2013

les études à mener pour préciser l'évolution du réseau structurant. Il est important de mesurer les effets de la ligne de tramway sur la fréquentation et l'exploitation du réseau, sur l'urbanisme et la répartition modale des déplacements pour définir les priorités.

41. Desserte de la gare TGV

Le PDU a privilégié l'amélioration de la liaison ferrée entre les deux gares métropolitaines pour desservir la gare de Saint-Pierre-des-Corps : cela ne signifie en rien que la gare ne serait pas desservie par la ou les lignes empruntant le corridor nord (Jean Bonnin) ou le corridor sud (Edouard Vaillant) : seules les études programmées par le PDU permettront de préciser ces choix. D'autres propositions peuvent être étudiées par exemple l'idée d'une nouvelle navette, ferroviaire ou non, entre les deux gares. Un préalable consiste en une meilleure connaissance des besoins pour l'ensemble des usages du quartier Gare de Saint-Pierre-des-Corps : c'est pourquoi une vaste enquête de type Origines/Destinations est programmée pour le début de l'année 2014.

Réponse globale pour le chapitre.

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.*

Il donne un calendrier de développement du réseau structurant constitué par ces axes jusqu'à 2018, date de lancement de la phase opérationnelle des projets choisis.

Il ne se prononce pas sur le mode de transport : tramway ou bus. Ce n'est qu'en 2014 – 2015 que seront choisis le ou les tracés et les modes.

Ce qui ne vaut pas dire qu'il ne faille pas s'exprimer dès aujourd'hui sur ceux-ci.

Toutes les demandes de lignes de tramway ou de BHNS de l'enquête sont donc à comprendre comme des demandes d'axes forts, qui seront concrétisées le moment venu en ligne de tramway ou de BHNS.

Aujourd'hui existent deux axes forts : le tramway et la ligne BHNS Tempo.

On notera au passage que la définition d'un axe fort ci-dessus est exactement ce que souhaite le public aujourd'hui... pour l'ensemble du réseau de bus. Le réaliser garantira le succès du plan.

Réseau ferré.

1. Transport voyageurs.

L3 (partie)– Monsieur GILLOT- registre Saint Cyr sur Loire.

S'agissant de l'articulation entre le tram et RFF, pense qu'il faudrait prévoir de passer du tram au tram-train permettant, après quelques améliorations des infrastructures et une électrification légère, d'utiliser les voies vers Cormery et Ballan depuis Joué-lès-Tours.

Voir réponse globale en fin de chapitre réseau ferré.

L13 (partie) – Chambre de commerce et d'industrie de Touraine (CCI Touraine).- registre de Tours hôtel de ville.

Le projet de développer l'urbanisation à proximité des gares, ainsi que les liaisons ferroviaires est en soi très intéressant mais il se heurte à des difficultés techniques et financières pour pouvoir développer une offre TER/tram-train adaptée et performante à court et moyen terme. La SNCF se dit elle-même en incapacité de répondre. La tendance aujourd'hui est peut-être même plutôt à la dégradation, ici et là, de la qualité de service, en raison notamment des disponibilités matérielles.

Voir réponse globale en fin de chapitre réseau ferré.

O74(partie)- Madame Marie-Claude BOULAY - registre Saint Pierre des Corps.

Améliorer la desserte ferroviaire Tours- Saint Pierre avec la même fréquence que le tram ou au moins toutes les 30 minutes. Utiliser l'étoile ferroviaire à 8 destinations différentes.

Voir réponse globale en fin de chapitre réseau ferré.

O78 (partie)- Madame Danielle GEORGES - registre Saint Pierre des Corps.

Demande création d'un vrai service de desserte rail entre les gares de Tours et Saint Pierre des Corps toutes les 10 minutes.

Voir réponse globale en fin de chapitre réseau ferré.

O95(partie) – Monsieur Alain CHENUET - registre Notre Dame d'Oé.

La durée de trajet par train de la gare de Notre Dame d'Oé jusqu'à la gare de Tours est de 15 minutes. Cette desserte pourrait être améliorée et avoir des connections avec les autres transports en commun. Pour inciter les personnes à prendre ce train, il faut plus de publicité, un tarif peu onéreux, des horaires bien adaptés.

15 minutes de trajet entre Notre Dame d'Oé et la gare de Tours devrait avoir un immense succès sans la moindre publicité.

Voir réponse globale en fin de chapitre réseau ferré.

O117 (partie) – Madame Anne Sophie LISSY - registre Ballan-Miré.

Fréquence TER à revoir en gare de Ballan-Miré.

Voir réponse globale en fin de chapitre réseau ferré.

O123 (partie) – Madame Sabine LECONTE - registre Fondettes.

A la demande des services de l'Etat dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées à l'élaboration du PLU de Fondettes et à sa mise en œuvre a été inscrit dans le règlement un zonage spécifique pour la gare désaffectée au trafic voyageurs de Fondettes – Saint Cyr sur Loire dans l'attente de l'évolution de ce dossier.

Deux haltes ferroviaires existantes ou à créer ont été inscrites dans le PDU : Notre Dame d'Oé et La Riche, deux communes périurbaines en développement comme Fondettes situées sur le même faisceau ferroviaire : Tours, Le Mans et Tours, Vendôme, Châteaudin.

L'accès par train au centre de Tours serait plus aisé que par bus le long de la rive nord de la Loire, voirie urbaine assez étroite qui pourrait être saturée à terme.

Si la gare de la Membrolle Mettray semble peu accessible, une réflexion plus globale doit être

menée sur le positionnement d'une halte ferroviaire dans le val de Choisille à proximité du périphérique afin qu'une aire multimodale puisse être réalisée et ce, entre la gare de Notre Dame d'Oé et La Riche.

Par ailleurs, des travaux importants de pérennisation ont été réalisés sur l'axe Chateaudun Vendôme, Château Renault confortant l'offre au sein de l'étoile ferroviaire.

Le Val de Choisille regroupe un ensemble de communes du Nord-Ouest de l'agglomération qui se trouve à proximité d'un des maillons de l'étoile ferroviaire et qui, de ce fait, pourrait tirer bénéfice de ce mode de transport dans les années à venir.

La désaffectation au trafic voyageurs de la gare de Fondettes(11 000 habitants)-Saint Cyr sur Loire (16 000 habitants) est l'illustration de l'incapacité de la SNCF à assurer un transport urbain de voyageurs. Pour autant, une nouvelle chance pourrait lui être donnée dans la réalisation du projet de création d'une nouvelle gare dans le Val de Choisille que vous demandez. La présence de la bretelle du périphérique proche de la voie ferrée pourrait être une tentative de synergie rail-route en recherchant la complémentarité entre les deux modes au lieu de les considérer en termes de rivalité.

En outre, les lycéens de Fondettes sont rattachés au lycée Balzac non loin de la gare de Tours. La durée de leur trajet serait réduite de 45 à 12 minutes.

Voir réponse globale en fin de chapitre réseau ferré.

M9 (partie)– Madame France DEHAYE – registre du Sitcat.

Demande une liaison TGV rapide, ponctuelle sur Paris sans arrêt Vendôme et Massy, fréquente et à horaires élargis (après 20h).

On doit retrouver « Tours à moins d'une heure de Paris » sous peine de ne plus pouvoir rendre attractive la ville, perdre des habitants et des entreprises amenant du « PIB ».

Augmenter les contrôles sur le TER pour lutter contre la fraude.

L'attractivité de la ville dépend aussi d'une offre de qualité de service maintenue sur la durée. Il est très difficile de revenir à un niveau d'attractivité autrefois très satisfaisant, qui a motivé des Parisiens à se domicilier à Tours. Un arrêt à Orly-Ville, qui offre des navettes sur l'aéroport et où les TGV passent sans s'arrêter, serait à étudier.

M30 (partie)– Madame Hélène GILBERT – registre du Sitcat.

L'étoile ferroviaire : une utopie de quelques doctrinaires.

La direction de la SNCF dit que le réseau actuel est incapable de concilier le trafic actuel des lignes régionales avec un cadencement suffisamment efficace pour desservir les communes environnantes. Dans dix ans , nous en serons au même point, alors que la population aura augmenté de 10% au moins.

L'étoile ferroviaire n'est plus adaptée. La région a pourtant choisi de moderniser la ligne Tours Loches et Tours Paris via Chateaudun.

Voir réponse globale en fin de chapitre réseau ferré.

M40 (partie) avec un orthophotoplan des Rives du Cher et une proposition de ligne structurante La Riche gare de Saint Pierre des Corps via la place de la Liberté sur carte du réseau structurant du projet– Monsieur Hugo MASSIRE - registre du Sitcat.

Action 12 : optimiser la desserte ferroviaire.

Souligne le caractère indispensable de la rénovation de la ligne Tours – Loches, afin de permettre à plus long terme la circulation de TER vers Châteauroux, voire Limoges.

Affirmer plus visiblement la volonté de recréer la ligne de Vendée entre la gare de Verdun et

celle de Joué-lès-Tours. Ce rétablissement permettrait la conversion en tram-train des services vers Chinon et la vallée de l'Indre. La conversion en tram-train rendrait également possible l'ouverture de nouvelles stations en milieu urbain. Mentionne que la conversion d'une ligne ferroviaire en tram – train est complexe et l'investissement dépensé par passager risque fort d'être supérieur à celui du tramway en centre ville. Préserver la possibilité d'une mise en œuvre.

Appelle l'attention sur le potentiel d'amélioration de la ligne Tours-Angers dont le profil permet la circulation des trains à 220 km/heure. Le renouvellement des installations pourrait permettre de créer avec la LGV SEA un axe Nantes-Bordeaux renforçant la position de Tours comme interface entre l'Ouest et le Sud de la France.

On peut rêver à un retour d'une liaison ferrée Tours Limoges via Chateauroux et à recréer la ligne de Vendée du temps des machines à feux.

L'amélioration de la ligne Tours Angers est un projet plus réaliste dans la perspective de l'ouverture de la LGV Tours- Bordeaux en juillet 2017.

Mais est-on dans le sujet de l'enquête qui se limite au PTU ?

Voir réponse globale en fin de chapitre réseau ferré.

2. Transport marchandises.

L3 (partie)– Monsieur GILLOT- registre Saint Cyr sur Loire.

L'aménagement prévu d'une plate forme multimodale est une très bonne chose.

Le projet prévoit de préserver les potentialités en matière de fret ferroviaire et de l'encourager. En revanche, je note dans le dossier que Saint Pierre des Corps s'est opposé à la création d'une plate logistique sur le domaine ferroviaire.

3. Gares et haltes ferroviaires.

O26 (partie) - Monsieur TRICOT - registre Saint Cyr sur Loire.

Demande l'amélioration des conditions d'accès en véhicule et en stationnement à proximité de la gare de Saint Pierre des Corps.

Problème toujours discuté jamais résolu. En complément d'une navette SNCF ou autre et de places de parkings supplémentaires, une meilleure desserte de la gare en transport en commun et des cheminements doux sécurisés devraient, selon le projet, contribuer à améliorer les conditions d'accès.

Voir réponse globale en fin de chapitre réseau ferré.

O31- (partie) Monsieur BOSC (écriture différente de O 29)- registre Saint Cyr sur Loire.

La desserte de la gare de Saint Pierre des Corps est une galère pour les Saint Cyriens.

En bus, seules les mairies de Tours et de Joué – lès – Tours sont reliées par une ligne directe avec la gare de Saint Pierre des Corps (10 et 16), ainsi que le parc Grandmont, mais, ce dernier, par un circuit long et dissuasif (5), qui invite à prendre la voiture.

Voir réponse globale en fin de chapitre réseau ferré.

L6 (partie)- Association pour le développement du transport collectif en Touraine (ADTT).

Monsieur Jean-François TROIN - registre Saint Cyr sur Loire.

Les nouvelles haltes ferroviaires de La Riche et Verdun sont les bienvenues.

Relève la difficulté de correspondance à Verdun entre le tram et la SNCF.

Un tram-train est évoqué par utilisation du pont sur le Cher au sud du boulevard W.Churchill.

Pour aller où ?

Il est proposé de conforter les pôles d'échanges métropolitains de Tours et de Saint Pierre des Corps, mais sans s'avancer sur les opérations lourdes à entreprendre. Ainsi devrait être évoqué la nécessité d'un lien dédié à la relation entre les deux gares permettant de libérer le goulot d'étranglement qui affecte le faisceau ferroviaire à l'entrée de Tours et de diminuer le trafic automobile sur les boulevards. Ce pourrait être une ligne de tramway prioritaire dans le calendrier, la création d'une troisième voie ferroviaire Saint Pierre- Tours pour exploiter un système rénové de navettes possible en partie Ouest des voies ferrées dans l'espace urbain de Tours.

Les capacités de parkings, les voies d'accès urbaines devraient être sérieusement modifiées en dépit des contraintes du site.

Dans l'ensemble, le pôle de la gare de Saint Pierre n'a pas eu dans le PDU l'attention qu'il méritait.

Voir réponse globale en fin de chapitre réseau ferré.

Une troisième voie entre Tours et Saint Pierre avec un moyen de transport automatique de type Orlyval et un troisième quai, au sud, à la gare de Saint Pierre des Corps seraient susceptibles de permettre un meilleur cadencement et une augmentation du nombre de trains gérés par les deux gares.

L13 (partie) – Chambre de commerce et d'industrie de Touraine (CCI Touraine).- registre de Tours hôtel de ville.

La liaison entre les gares de Saint Pierre des Corps et de Tours est l'une des portes d'entrée de l'agglomération. Elle offre une image déplorable. Il importe d'améliorer le service, d'augmenter le nombre de liaisons afin de réduire le temps d'attente. Il est loin le temps où Tours pouvait se targuer d'être à 55 minutes de Paris. Aujourd'hui, il faut plutôt tabler sur 1 heure 20. ce n'est nullement le sens du progrès.

Ce dernier tronçon du voyage Paris Tours gâche la bonne impression donnée par la modernité et la rapidité du TGV pour les trajets avec correspondance à Saint Pierre.
Voir réponse globale en fin de chapitre réseau ferré.

M9 (partie)– Madame France DEHAYE – registre du Sitcat.

Concernant la desserte de la gare de Saint Pierre des Corps, la suppression de la navette a été une très mauvaise opération. Les voyageurs sont obligés de se rabattre sur des TER très souvent en retard. Il faut parfois attendre 20 à 30 minutes pour pouvoir rentrer à Tours. Ce sont les 4 km les plus longs de France. La ligne Tours Saint Pierre a le mérite d'exister. La gare de Tours est trop peu desservie par bus. Fil Bleu oublie Grandmont, centre de Tours ou Velpeau.

Il est curieux de constater que la gare de Saint Pierre des Corps ne se situe pas sur un axe structurant.

J'ai constaté sur place ces délais prohibitifs.

Les axes structurants, entre Loire et Cher, ne sont pas définis au-delà des limites administratives de la ville de Tours. Seuls les itinéraires sur des voies publiques de Tours sont

101— PDU agglomération tourangelles, ordonnance du Tribunal administratif d'Orléans n° 10 E13000148/45 du 21/05/2013

*en trait plein. Tout simplement, semble-t-il, qu'ils ne sont pas étudiés ou arrêtés
Voir réponse globale en fin de chapitre réseau ferré.*

M10 (partie)– Madame Carole BERGERARD – registre du Sitcat.

N'a pas le sentiment que la présence du tramway apporterait quelque chose aux voyageurs qui, quotidiennement empruntent le TGV. Si ces voyageurs empruntent leur voiture, c'est qu'ils n'ont pas d'autres solutions en raison de leur éloignement géographique ou résident hors zone desservie par des transports en commun. Est-il possible, lorsque l'on prend un TGV vers 7 heures du matin, d'utiliser les transports en commun sans perte de temps ? En conséquence, la solution ne passe pas par la mise en oeuvre du tramway, ni même par un renforcement des autres modes de transports urbains, mais par la création de places de parking en nombre suffisant.

Bonne analyse.

*Les caractéristiques actuelles du réseau Fil Bleu : longueur des lignes, itinéraires compliqués et rarement directs, durée longue des trajets, contraintes de circulation rendent incertain le respect des horaires aux heures d'affluence pour rejoindre la gare de Saint Pierre des Corps. Mais des lignes en site propre devraient pouvoir l'assurer.
Voir réponse globale en fin de chapitre réseau ferré.*

M14– Dominique MAUGARS – registre du Sitcat.

Considérant l'intérêt porté au tramway, il faut une deuxième ligne passant par Saint Pierre. La ville de Tours a complètement interdit aux usagers de la SNCF de se garer près de sa gare. C'est donc sur Saint Pierre que se rabattent les voitures des usagers provoquant un grand désordre pour la population environnante. Mettre les zones bleues à 2 heures de stationnement pour éviter les voitures ventouses. Il faut aussi rétablir les navettes SNCF entre Tours et Saint Pierre.

Voir réponse globale en fin de chapitre réseau ferré.

M40 (partie) avec un orthophotoplan des Rives du Cher et une proposition de ligne structurante La Riche gare de Saint Pierre des Corps via la place de la Liberté sur carte du réseau structurant du projet– Monsieur Hugo MASSIRE - registre du Sitcat.

Action 13 : étudier l'opportunité de la création de 2 haltes ferroviaire dans le cœur métropolitain.

SCOT et PDU en désaccord, le second ne prévoyant pas de création de haltes aux Guées de Veigné et éventuellement à Fondettes. La création d'une halte ferroviaire à La Ville aux Dames semble difficile. La halte de Verdun apparaît comme la clef de voûte de l'intermodalité tourangelle.

Action 14 : renforcer le lien entre les gares de Saint Pierre des Corps et de Tours.

Explorer l'éventualité d'un transport automatique léger malgré un environnement très contraint. Permettre l'accroissement capacitaire de la relation entre les deux gares. Idéalement, pouvoir y faire circuler une navette, ferroviaire ou non, totalement isolée des autres circulations et circulant sur une fréquence régulière tout au long de la journée.

L'environnement doit être adapté à la circulation d'une navette. La contrainte doit être levée : pas d'autre choix.

Voir réponse globale en fin de chapitre réseau ferré.

M58 (partie)– Monsieur Michel GALLOIS – Monsieur Henry FREMONT - registre du Sitcat.

L'avenir et l'utilisation éventuelle de la gare de Fondettes devrait figurer dans le projet. Elle est située idéalement entre les communes de Saint Cyr sur Loire et Fondettes. Elle possède une emprise foncière à proximité immédiate permettant d'aménager un parking relais.

L'investissement nécessaire serait modéré. Les installations ferroviaires (quais) sont toujours en place en ne nécessiteraient qu'une remise aux normes.

Le bâtiment de l'ancienne gare ne se justifie plus et pourrait être démoli.

J'ai visité cette gare. Le parking de la gare est transformé en parking relais improvisé avec sens de l'opportunité, soit pour prendre le bus à l'arrêt voisin, mais plutôt pour du covoiturage sur le périphérique vers le nord ou le sud de l'agglomération.

Gare de Fondettes abordée plus haut. Voir O123.

Voir réponse globale en fin de chapitre réseau ferré.

M60– Madame Anne SERRAULT - registre du Sitcat.

Les départementales 751 et 140 sont saturées à La Ville aux Dames aux heures d'embauche et de débauche.

La création d'une halte ferroviaire pourrait apporter une réponse à ces blocages et perturbations liées à l'engorgement de 2 pénétrantes.

Pourquoi la gestion passée de cette gare fermée dans les années 1980 ne deviendrait-elle pas une opportunité pour la gestion future de notre territoire ?

A 3 enfants qui sont rattachés au collège Pablo Neruda de Saint Pierre des Corps et au lycée Paul Louis Courier de Tours.

La ville a besoin de moyen de transport pertinent et de qualité.

J'ai constaté ces difficultés de circulation.

Là, comme à Fondettes, est constatée l'incapacité de la SNCF à assurer le transport urbain de Tours.

Voir réponse globale en fin de chapitre réseau ferré.

M72(partie)– Monsieur Le ROUX – registre du Sitcat.

Pourquoi ne pas exploiter la ligne de train qui va de Fondettes à la gare de Tours ?

Les lignes existent, ce n'est pas comme pour les voies du tram qu'il fallait créer !

Observations du SITCAT :

42. Etoile ferroviaire

Le PDU s'attache à identifier les priorités pour les 10 ans à venir, en prenant compte des capacités financières des maîtres d'ouvrage. Le potentiel de l'étoile ferroviaire de Tours a été étudié par la région Centre, la SNCF et RFF. A moyen - long terme, un intérêt de desserte périurbaine est identifié sur certains axes, notamment dans la vallée de l'Indre et sur l'axe ligérien, où la population se concentre. Les travaux envisagés permettront à moyen terme de renforcer l'offre pour accompagner l'augmentation de la demande.

43. Tram-train

La question du tram-train revient dans plusieurs contributions, généralement associée à la
103— PDU agglomération tourangelle, ordonnance du Tribunal administratif d'Orléans n° 10
E13000148/45 du 21/05/2013

création de nouvelles haltes ferroviaires, et avancée comme un but en soi et non un moyen de répondre à un besoin de déplacements. Sur le long terme, la question ne peut être écartée mais à court et moyen termes, les investissements à réaliser sur le réseau ferroviaire ont été priorités dans l'étude sur le potentiel de l'étoile ferroviaire qui a servi de base aux propositions du PDU : priorité à la rénovation de Tours-Loches, augmentation des dessertes notamment sur l'axe ligérien pour répondre à la demande, études pour deux nouvelles haltes (qui pourraient déboucher sur des scénarios de type tram-train, notamment pour le carrefour de Verdun).

Le SITCAT rappelle que dans le cadre de la réalisation de la ligne de tramway, le nouveau pont sur le Cher a été calibré de manière à pouvoir supporter un matériel ferroviaire. Cela préserve la possibilité de conversion en tram-train des services vers Ballan/Chinon et vers Cormery/Vallée de l'Indre telle que préconisé par plusieurs dépositions.

44. Haltes ferroviaires

Le PDU n'écarte pas définitivement le projet de halte ferroviaire de la Ville-aux-Dames : il s'appuie sur l'étude réalisée sur le potentiel de l'étoile ferroviaire et sur la concertation avec ses partenaires (Région Centre, RFF, SNCF) pour prioriser les études sur les haltes de La Riche et de Verdun. La réalisation à court ou moyen terme d'études sur la Ville-aux-Dames a été écartée par ces partenaires en raison des contraintes techniques (interférence avec la ligne LGV). Il revient à la CCET de se rapprocher de ces acteurs ferroviaires, afin d'envisager avec eux une étude de faisabilité. De même, la réalisation d'une étude sur une nouvelle halte ferroviaire à Fondettes n'est pas programmée à court terme dans le PDU ce qui n'interdit pas à cette commune de prévoir les réservations foncières nécessaires à son projet. Le projet (du SCoT) de halte à Veigné n'a pas été étudié par le PDU car en dehors de son périmètre : il conviendra d'être attentif à l'évolution de ce dossier, complémentaire de la rénovation de l'axe Tours-Loches, et d'un intérêt certain pour la desserte ferroviaire de l'agglomération.

Gare de Fondettes abordée plus haut. Voir O123 et M60.

Réponse globale pour le réseau ferré.

1 - Sans écarter le tram-train, le projet préfère commencer par renforcer l'offre TER en lien avec la demande potentielle et en interne à l'agglomération et poursuivre les réflexions sur les TC en site propre.

Extrêmement prudent, le projet prévoit de travailler dans un premier temps sur une halte au carrefour de Verdun et d'y créer un lieu d'intermodalités.

Le projet propose de remettre à niveau les axes ferroviaires les moins capacitaires et de donner au complexe ferroviaire Tours-Saint Pierre de Corps les moyens d'absorber davantage de trafic.

2 - La halte aux Guées de Veigné, à proximité du croisement A 10- A 85, aurait pu être combinée avec une nouvelle gare LGV au droit de l'agglomération, possibilité saisie par Poitiers et Angoulême. Malheureusement, le profil de la voie LGV en construction ne le permet plus. Le SCOT considère les Gués de Veigné comme un pôle d'échange local. Il n'est pas dans le PTU, donc hors sujet de l'enquête.

Une nouvelle gare La Membrolle – Saint Cyr sur Loire – Fondettes associée à un parc relais dans un triangle de villes aux ménages très motorisés et donc à fort potentiel de report modal semble indispensable. Ne serait-ce que pour justifier les investissements sur la ligne de Vendôme.

La halte ferroviaire de La Ville aux Dames n'est pas difficile au sud de voies sur la ligne de Bléré où la fréquence ferroviaire régionale est plus élevée que sur Amboise. Il suffit d'une

passerelle, construction qui paraît énorme aujourd'hui...mais faible par rapport aux 130 millions annoncés pour la liaison Tours Loches.

Inscrire 4 nouvelles haltes au lieu de 2 dans le projet ne serait pas superfétatoire. Son manque d'ambition reproché par de nombreuses observations serait atténué.

3 – Il est quelque part inconséquent, irréfléchi voire absurde, de demander à l'agglomération de mettre en place une ligne de transport en commun de forte capacité : tramway ou BHNS entre les deux gares de Tours et Saint Pierre des Corps alors qu'elles sont déjà reliées par voie ferrée. L'agglomération n'a pas à suppléer l'incapacité de la SNCF à gérer cette liaison. Orléans l'a fait entre les Aubrais et la gare centrale. Je n'ai pas constaté une affluence importante dans le tramway. Une étude mériterait d'être conduite pour le vérifier de manière à éviter de commettre la même erreur. En conséquence, le projet semble avoir raison de ne pas prévoir d'axe fort entre les deux gares. Ce n'est pas son affaire. En revanche, le projet serait fondé à prévoir des axes forts desservant la gare de Saint Pierre des Corps, dans une logique d'agglomération, vers La Riche via la place de la Liberté ou Anatole France ou Jean Jaurès.

4 - Une troisième voie entre Tours et Saint Pierre avec un moyen de transport automatique de type Orlyval et un troisième quai au sud de la gare de Saint Pierre des Corps seraient susceptibles de permettre un meilleur cadencement et une augmentation du nombre de trains gérés par les deux gares.

5 – A l'exception de la ligne LGV à l'Est et de la déviation de la ligne de Loches pour permettre l'urbanisation du quartier des Deux Lions, l'infrastructure de l'étoile ferroviaire n'a pas subi de modification depuis sa création au milieu du XIXème siècle, qui a supprimé la navigation sur la Loire. L'automobile a été inventée un demi siècle plus tard. Cette situation de monopole dans le transport des personnes et des marchandises de ville à ville prolongée ensuite par la notion de service public a été contrariée par l'essor de l'automobile et par le développement urbain d'une ville passant de 36 000 à 145 000 habitants et 354 000 habitants avec sa banlieue. Cette évolution a créé le mythe de l'étoile ferroviaire, dont on souhaiterait qu'il perdure contre vents et marées, en réhabilitant toutes les lignes d'origine. Il en résulte pour ses partisans une certaine incapacité à sortir du schéma originel des transports interurbains pour coopérer à l'évolution des déplacements urbains. En résumé, l'étoile ferroviaire était adaptée au XIX ème siècle et l'est moins aujourd'hui. Elle reste un atout pour l'agglomération pour certaines lignes seulement, pour des gares ou haltes à améliorer ou à créer. Elle est en même temps un obstacle aux déplacements par les coupures qu'elle crée, que seul un programme ambitieux de passerelles pourrait réduire. Enfin, le domaine foncier ferré ne doit pas être figé dans l'attente d'une reprise du trafic, qui serait de toute manière très inférieur à celui d'autrefois. Il doit évoluer. Par exemple en acquisition pour créer une troisième voie entre Saint Pierre de Corps et Tours et en cession en gare de Tours sans trafic de fret.

Observations relatives au réseau routier

1. Périphérique Nord.

Avis favorables

O26 (partie) - Monsieur TRICOT - registre Saint Cyr sur Loire.

Demande où en sont la poursuite et l'achèvement de la rocade Nord.

L'étude d'un prolongement jusqu'à Tours nord est prévue par le projet.

O33 (partie)- Famille MOREAU - registre Saint Cyr sur Loire.

L'évolution du périphérique Nord est primordiale. Il est indispensable de prolonger le périphérique afin de faire la boucle complète de Tours. Cela permettrait d'éviter bien des engorgements au rond point Saint Cyr-La Membrolle et une circulation de transit dans nos villes.

Le but d'un périphérique est de supprimer la circulation de transit dans la zone urbaine, qu'il enferme dans ses limites.

O37(partie) - Madame GOLDINGER et Monsieur GUEPIN - registre Saint Cyr sur Loire.

Terminer le périphérique est absolument nécessaire. L'exemple du dernier tronçon mis en service montre que Saint Cyr a pu retrouver sa sérénité et moins de pollution intra-muros.

Un périphérique a effectivement un effet bénéfique sur la qualité de l'air et le bruit à l'intérieur de l'aire circonscrite.

O42 (partie) – MARTINEAU - registre Saint Cyr sur Loire.

Il est fort regrettable que l'agglomération tourangelle n'ait pas un périphérique comme la plupart des villes comparables. Or, il n'est inscrit que la poursuite des études. Pas sa réalisation ! Une portion sur Saint Cyr serait dans un premier temps réalisable, sans préfigurer, en aucun cas, tel ou tel tracé dans sa continuité.

La poursuite d'études peut être considérée comme une manière de différer la réalisation et un refus de décider. Mais, en toute rigueur, l'étude du projet sera bien faite pendant le PDU. C'est un élément positif pour ses partisans.

O48 (partie)–Monsieur Philippe LE PAPE, conseiller municipal de Saint Cyr, vice-président de l'association AVEC Saint Cyr (association valorisation environnement et cadre de vie) - registre Saint Cyr sur Loire.

Le périphérique n'est toujours pas bouclé.

Un périphérique non bouclé n'est pas un périphérique. C'est un contournement.

O49 (partie)–Madame Francine LEMAIRE - registre Saint Cyr sur Loire.

Exprime de l'impatience à voir réalisé le périphérique en raison des difficultés de circulation.

O50 (partie)–Monsieur François MILLIAT - registre Saint Cyr sur Loire.

Si la poursuite du boulevard périphérique est actée sans doute pour une très petite portion et quand ?, rien n'est prévu pour un véritable périphérique Ouest-Nord.

Le point sur l'étude sera fait à 5 ans.

O60 (partie)–Madame Véronique RENODON - registre Saint Cyr sur Loire.

Travaille dans l'immobilier, se déplace dans de nombreuses communes et est beaucoup à l'écoute des besoins de ses clients.

Ses clients attendent avec impatience que le périphérique se poursuive. Note avec satisfaction que le PDU le prévoit. La demande est très forte. Il est nécessaire pour désengorger les villes.

Le périphérique est une donnée importante dans le choix de son lieu de résidence et de travail. Il a une incidence certaine sur la valeur des biens immobiliers, qu'il dessert.

L2 (partie)– Association Saint Cyr Pour Tous et de la section PS de Saint Cyr- registre Saint Cyr sur Loire.

Suite à donner au périphérique Choissille. Actuellement est constaté un engorgement en sorties Membrolle, Tours Nord et Mettray.

Il est impératif de continuer le périphérique jusqu'à l'A 10. Toute autre solution, comme le propose le maire de Tours en utilisant les voiries existantes, ne serait qu'un palliatif, qui ne résoudrait pas le problème des déplacements urbains et interurbains des véhicules dans l'agglomération. Certains pensent à un raccordement sur l'A 28. Cela serait bon pour le concessionnaire autoroutier, mais moins bon pour les riverains du périphérique existant.

Continuer le périphérique jusqu'à l'A 10 est la suite logique du programme.

L3 (partie)– Monsieur GILLOT- registre Saint Cyr sur Loire.

Constate l'inscription des études du prolongement du périphérique Nord dans le PDU alors qu'elle ne l'était pas dans le SCOT.

Souhaite voir écrit dans le PDU que les travaux de prolongement soient lancés dans la période de 10 ans de validité du PDU en particulier dans la portion reliant la RD 2, pour laquelle il n'existe quasiment pas de contraintes et qui préserve toutes les possibilités de prolongement ultérieur.

Le périphérique est le seul outil répondant correctement au développement des déplacements tangentiels induits par les pôles de développement périphériques.

Le projet prévoit des études que le SCOT n'a pas prévu, mais le SCOT ne peut pas tout prévoir, car il est un schéma. Un plan est plus détaillé.

L4 (partie)– Parti Socialiste – section de Saint-Cyr-sur-Loire - Monsieur Alain FIEVEZ - registre Saint Cyr sur Loire.

Le périphérique arrêté entre Saint Cyr et La Membrolle doit être impérativement poursuivi vers l'autoroute A 10 ou toute autre voie parallèle. Eviter de raccorder à l'A 28, ce qui multiplierait les risques d'un surcroît de poids lourds proche de Saint Cyr.

On peut se demander quelle serait la voie parallèle.

L'A 28 est trop éloignée. Et un raccordement serait une source de pollution sonore et aérienne d'une nouvelle circulation de transit.

L13 (partie) – Chambre de commerce et d'industrie de Touraine (CCI Touraine).- registre de Tours hôtel de ville.

Le nombre de km parcourus en automobile ne cesse de croître. La question n'est pas de savoir s'il convient de « *donner une chance aux modes alternatifs* » comme le projet le stipule, par la contrainte qui plus est, faute de compréhension et d'adhésion de la part des citoyens. La question qui s'impose est celle de comment fluidifier les déplacements et éviter les circulations parasites en centre ville. **En cela, la réalisation du contournement routier de**

l'agglomération tourangelle reste et demeure la priorité. Elle permettrait de réduire la charge de l'autoroute A 10 (60 000 véhicules empruntent l'axe pour un déplacement sur l'agglomération) et de juguler la situation de pollution au niveau du carrefour des Français libres, laquelle est un peu plus grave que l'invite à penser la rédaction du projet, puisqu'elle fait l'objet d'un recours auprès de la Communauté européenne pour non respect du code de l'environnement et d'une directive européenne.

O74(partie)- Madame Marie-Claude BOULAY - registre Saint Pierre des Corps.

Terminer le barreau Nord du boulevard périphérique l'agglomération de Tours étant une des seules villes de France à ne pas avoir un boulevard extérieur qui contourne entièrement la ville.

Réétudier le déplacement de l'A 10 vers l'Est de façon à ce que l'autoroute actuelle devienne un boulevard extérieur et en attendant, assurer la gratuité de cette autoroute sur toute la traversée de l'agglomération.

Tours est effectivement une des dernières agglomérations à ne pas avoir de périphérique.

Le déplacement de l'autoroute A 10 vers l'Est relève de l'Etat.

La réponse est toujours une autoroute en concession. On peut se demander pourquoi la gratuité est partielle. Elle l'est pour la ville de Tours uniquement. En toute équité, soit elle est gratuite pour toute l'agglomération, soit elle est payante pour tous.

M22 (partie)– Madame Sylvie BEILLARD – registre du Sitcat.

Absence de barreau très handicapante pour les automobilistes de Saint Cyr, Tours nord, La Membrolle, etc. Rcade limitée à 50 km/heure très engorgée chaque jour à partir de 16 heures.

M30 (partie)– Madame Hélène GILBERT – registre du Sitcat.

Il est urgent que les études du périphérique reprennent au nord, si on veut conserver le terme de périphérique. Les embouteillages du matin et du soir de la Membrolle montrent bien l'urgence des travaux.

Le terme de périphérique est adéquat tant que le programme n'est pas terminé.

Mais, vous avez raison. Parler de bouclage Nord est incorrect. Boucler, c'est terminer la boucle complètement.

Voir réponse globale.

O62- Monsieur et Madame DELZENNE - registre Tours hôtel de ville.

Habitant 8, rue de Vontes à Tours, s'opposent au rattachement du périphérique Nord sur les voies existantes.

Si le PDU a ignoré le nord de l'agglomération, prévoyant à l'horizon 2030 de nouveaux déplacements plus « doux » alternatifs à la voiture..., il n'en est pas moins vrai qu'en attendant, les habitants du quartier des Douets, à proximité de l'avenue de Danemark (qui n'est pas un périphérique, puisqu'il comporte de nombreux rond- points) subissent les pollutions diverses, bruits, odeurs dégagées des véhicules et des nombreux camions qui y circulent !

Il devient donc de plus en plus dangereux pour les piétons ou les vélos de se rendre sur le quartier de l'Europe où sont présents commerces, marché.... Même en voiture aux heures de pointe, les automobilistes préférant emprunter la rue de Suède pour rejoindre l'avenue de

Suède et ses embouteillages.

Si nous ne sommes pas à Paris comme il a été répondu par des « têtes pensantes », le flux routier n'en est pas moins en augmentation depuis plusieurs années. Tous les villages alentour ont construit de nombreuses zones pavillonnaires, dont les habitants automatiquement se retrouvent dirigés vers cet axe à l'origine construit en appréhendant nullement l'avenir. Ne renouvelons pas les mêmes bêtises !

Que devient l'humain dans ce contexte auto-routier toujours prioritaire ?

Repensons l'axe auto-routier hors agglomération, mais une extension de l'avenue de Danemark :NON MERCI.

L'utilisation des boulevards actuels en prolongement du périphérique existant apporterait une nuisance indéniable aux riverains des Douets.

Voir réponse globale sur le périphérique nord et conclusions.

Arguments des avis favorables.

Sur ce sujet, le dossier définit l'action n°45 : poursuivre les réflexions sur le bouclage du boulevard périphérique au Nord.

Les principaux arguments sont :

- *La résorption des bouchons entre La Membrolle et Saint Cyr sur Loire et une meilleure fluidité générale de la circulation;*
- *L'évitement du centre urbain aggloméré par la circulation parasite ou de transit ;*
- *La diminution de la pollution de l'air et du bruit dans les zones d'habitations à l'intérieur du périphérique et notamment au carrefour des Français, ainsi que dans La Membrolle ;*
- *La réduction de la durée des temps de trajet domicile – travail ;*
- *La réduction de la charge de l'autoroute A 10 ;*
- *Le choix d'un domicile proche d'une infrastructure routière majeure;*
- *L'intérêt économique pour les entreprises ;*
- *Seul outil répondant correctement au développement des déplacements tangentiels induits par les pôles de développement périphériques ;*
- *Un prolongement vers l'A 28 générerait des pollutions dues aux poids lourds en transit et créerait une nouvelle A 10.*

Voir réponse globale sur le périphérique nord et conclusions.

Avis défavorables

L9 (partie) avec plans - Association « le Périph'Nord à la bonne place ». Monsieur Renaud BELLANGER - registres de Tours hôtel de ville et de Notre Dame d'Oé

Ne comprend pas et n'accepte pas que les études d'un autre boulevard périphérique au Nord soient encore recommandées, alors que le boulevard périphérique Nord a été terminé avant 2010 avec les boulevards AG Voisin, Danemark, Emmaüs et Abel Gance. Le bouclage au nord de Tours est donc terminé.

Propose à l'aide de plans de raccorder la sortie du boulevard périphérique Nord-Ouest sur le boulevard André Georges Voisin en élargissant à 2 fois deux voies le boulevard Charles de Gaulle jusqu'au rond pont de Katrine Holm de Saint Cyr sur Loire . . Cela permettra de terminer la liaison de la Loire à l'autoroute A 10 par le nord.

Demande pourquoi continuer à étudier un boulevard périphérique nord trop proche de Tours, qui facilitera la circulation périurbaine.

Réduire les GES et les émissions de particules ne peut se faire en réalisant un second

périphérique nord au milieu de zones habitées.

La seule éventuelle solution est vers l'A 28. Il ne faut pas reproduire une A 10 au nord de Tours.

Le PDU doit être en cohérence avec le SCOT, qui vient d'être adopté à l'unanimité par les élus. Il n'autorise aucune infrastructure routière nouvelle à l'horizon 2030.

Le SCOT étant opposable au PDU, il n'est donc, désormais, pas légalement envisageable, ni possible de réaliser de voie routière supplémentaire.

Les voies que vous citez sont des boulevards qui n'ont pas les caractéristiques d'un périphérique. En outre, le raccordement que vous préconisez en élargissant l'avenue Charles De Gaulle dessert une zone commerciale importante.

Voir réponse globale sur le périphérique nord et conclusions.

O84- Madame Manuelle RUILIER - registre Notre Dame d'Oé.

Le projet évoque la nécessité de poursuivre les études du périphérique et de poursuivre son bouclage.

Présente des documents démontrant que :

- des millions d'euros ont déjà été dépensés sur ce projet financé par les contribuables tourangeaux ;
- le périphérique Nord a déjà été réalisé dans les années 1980, premier tronçon aménagé ;
- les lois Grenelle préconisent l'aménagement sur place des voies existantes ;
- l'étude multimodale réalisée par les collectivités locales atteste que de nouvelles voies routières ne s'avèrent pas nécessaires.

Le PDU ne doit donc pas poursuivre le projet sauf à corriger éventuellement les points de ralentissement avec le RD 2, RD 910...

Il doit être en conformité avec le SCOT approuvé, qui ne prévoit aucun équipement routier supplémentaire à l'horizon 2030.

Voir réponse globale sur le périphérique nord et conclusions.

O86- signature illisible- registre Notre Dame d'Oé.

Pourquoi évoquer ce projet puisqu'une voie préconise l'aménagement des voies existantes. Tout le monde parle de donner priorité aux transports en commun, d'économies d'énergie... Ce périphérique serait une dépense importante.

Voir réponse globale sur le périphérique nord et conclusions.

O88- Madame Sandra FOURNIER- mail agrafé au registre Notre Dame d'Oé.

Le BP Nord ne doit pas passer par les Grandes Brosses, unique cadre de verdure à Tours Nord. Oui, au développement des transports en commun. Trop d'argent dépensé en axes routiers. Maintenant, on pense aux jeunes qui n'ont pas forcément de voiture.

Voir réponse globale sur le périphérique nord et conclusions.

O89- signature illisible - registre Notre Dame d'Oé.

Mêmes arguments que O89 en précisant que l'avenue de Danemark, etc...est déjà prévue

110— PDU agglomération tourangelle, ordonnance du Tribunal administratif d'Orléans n° 11 E13000148/45 du 21/05/2013

pour le périphérique Nord.

Voir réponse globale sur le périphérique nord et conclusions.

O90- Monsieur et Madame BRUYNSEELS - registre Notre Dame d'Oé.

Etude du périphérique déjà faite : dépense superflue.

Le nouveau périphérique devrait passer à proximité d'habitations, alors que le PDU montre que la qualité de l'air est étroitement liée à l'utilisation des voitures.

Mêmes arguments que plus haut.

Voir réponse globale sur le périphérique nord et conclusions.

O91- Famille BOUCHAREINE - registre Notre Dame d'Oé.

Mêmes arguments que plus haut en précisant, en outre, qu'il existe de nombreux axes routiers et autoroutiers qui permettent de se déplacer sur l'agglomération en voiture de façon rapide et efficace.

Idée générale : amélioration : oui ; extension : non.

Voir réponse globale sur le périphérique nord et conclusions.

O92- Signature illisible - registre Notre Dame d'Oé.

Mêmes arguments que plus haut.

Il convient de valoriser et d'optimiser le réseau routier existant.

En 2030, les déplacements auront changé pour aller vers des déplacement doux.

Les déplacements doux devraient être en progrès si les objectifs du PDU sont atteints, mais les transports de personnes et surtout de marchandises devraient continuer à être assurés très majoritairement par voie routière.

Voir réponse globale sur le périphérique nord et conclusions.

O93 - Monsieur Jean-Yves RENAULT - registre Notre Dame d'Oé.

Alors que le fil conducteur du PDU consiste à agir pour réduire le trafic automobile et à promouvoir l'usage des transports en commun et des modes doux, il paraît plus logique :

- Qu'un engagement clair soit affiché en faveur du lancement des études d'une deuxième ligne de tramway Est-Ouest ;
- Et qu'à contrario la poursuite des études relatives au boulevard périphérique Nord soit évoquée comme une éventualité à plus long terme lorsque le bilan des autres actions (SCOT, PDU) aura été effectué. Ce qui serait conforme au SCOT approuvé qui ne prévoit pas d'infrastructures routières nouvelles.

Rien ne justifie de doubler aujourd'hui la RD 801 (Bd AG Voisin, Bd du Danemark, Bd A.Gance) par une nouvelle voie consommatrice d'espaces agricoles et insérée ou à proximité de zones urbanisées et récente, en totale contradiction avec la loi Grenelle II.

Pour ce qui est de la suite du Boulevard Périphérique, si un jour elle devenait d'actualité, pourquoi n'évoquer que le tronçon Nord ?

Afin d'éviter les erreurs du passé, BP trop près de l'agglomération et réalisé par tronçon sans que le suivant soit clairement identifié, il conviendrait d'intégrer dans les études la partie Est pour effectuer le bouclage avec le BP Sud existant.

En clair raisonner global et agir local.

En effet, un BP nord seul n'apporterait rien de plus en terme d'efficacité par rapport au RD 801, si ce n'est le risque d'accroître la saturation de l'A 10 dans la traversée de Tours déjà répertoriée par le SCOT comme une priorité afin de réduire les nuisances subies par les riverains.

Le périphérique doit être complété au Nord et à l'Est. Le raisonnement doit effectivement être global en définissant tout d'abord un fuseau d'étude de tracés sur la périphérie complète de l'agglomération.

Voir réponse globale sur le périphérique nord et conclusions.

O94 – J. et M. DELORY - registre Notre Dame d'Oé.

Mêmes arguments que plus haut.

Voir réponse globale sur le périphérique nord et conclusions.

O95(partie) – Monsieur Alain CHENUET - registre Notre Dame d'Oé.

Mêmes arguments que plus haut.

Un aménagement correct et bien pensé de la sortie du périphérique Ouest sur Saint Cyr et La Membrolle diminuerait de façon conséquente les bouchons et les difficultés aux heures de pointe.

De même pour les autres carrefours surtout au moment de la sortie des employés de la base aérienne.

Un aménagement des carrefours diminuerait les difficultés de circulation sans offrir les avantages d'un périphérique.

Voir réponse globale sur le périphérique nord et conclusions.

O96 – Monsieur et Madame GUILLER - registre Notre Dame d'Oé.

Mêmes arguments que plus haut.

Le meilleur est que le PDU soit en conformité avec le SCOT.

Voir réponse globale sur le périphérique nord et conclusions.

O97 – Monsieur Olivier BOISNARD - registre Notre Dame d'Oé.

Mêmes arguments que plus haut.

Voir réponse globale sur le périphérique nord et conclusions.

O98 – Monsieur et Madame Bernard LEGRANDOIS - registre Notre Dame d'Oé.

Mêmes arguments que plus haut.

Améliorer le périphérique existant sur les boulevards en transformant par exemple quelques ronds-points en passage souterrain (style carrefour de Verdun).

Bonne idée améliorant la fluidité de la circulation sur les boulevards.

Voir réponse globale sur le périphérique nord et conclusions.

O99(partie) –Madame Laurence HORVAT - registre Notre Dame d'Oé.

Depuis les années 1990, un périphérique nord existe. Les années 2000 ont vu une relance pour créer un nouvel axe routier et polluant plus au nord de l'existant à travers une étude de 1,5 millions d'euros en pure perte. Le PDU propose de refaire des études alors que le SCOT impose l'inverse.

Une telle infrastructure aurait l'effet inverse de ce qu'impose le PDU. Comment contraindre la circulation et l'usage de la voiture et limiter les émissions polluantes en offrant une nouvelle route pour faciliter le trafic ?

Les habitudes de déplacement changeront uniquement si le PDU impose la mise en place d'infrastructures de connexions multimodales de transports en périphérie de l'agglomération.

La contrainte n'apporte jamais rien de bon. L'important est d'offrir des possibilités de déplacements alternatives à un niveau tel, que l'usage de la voiture s'en trouve sensiblement réduit.

Voir réponse globale sur le périphérique nord et conclusions.

O100 – Monsieur Jean CRESIENZO - registre Notre Dame d'Oé.

Mêmes arguments que plus haut.

Voir réponse globale sur le périphérique nord et conclusions.

O101 – Madame et Monsieur Paul STAUB - registre Notre Dame d'Oé.

Mêmes arguments que plus haut.

Habitants Chanceaux sur Choisille redoutent la construction d'un barreau Nord du périphérique près de leur demeure tout particulièrement calme.

Pourquoi se précipiter sur ce barreau Nord alors que vers l'Est rien n'est défini ?

L'ensemble du tracé du périphérique aurait dû être défini avant même de commencer sa construction.

Voir réponse globale sur le périphérique nord et conclusions.

O102 – Lisbeth et Fabrice MATHE - registre Notre Dame d'Oé.

Mêmes arguments que plus haut.

Il vaut mieux :

- Investir sur l'augmentation de lignes de transport en commun avec des fréquences élevées pour tous les modes de déplacements.
- Canaliser vers des modes alternatifs les flux de véhicules des particuliers.
- Fixer des tarifs attractifs.

Voir réponse globale sur le périphérique nord et conclusions.

M13 – Monsieur Emmanuel BILLA – registre du Sitcat.

S'oppose au redémarrage des études sur le périphérique Nord contradictoire avec le SCOT et le Grenelle de l'environnement.

Fait le trajet Notre Dame d'Oé Fondettes tous les jours et estime que quelques travaux d'amélioration suffiraient et seraient moins onéreux.

Comprend aussi que le manque de continuité du BP présente des désavantages, mais bien plus d'inconvénients.

Voir réponse globale sur le périphérique nord et conclusions.

M15 (partie)– Madame Sylviane BRUANT – registre du Sitcat.

A propos du périphérique nord considère que les élus n'ont pas à dilapider les fonds à leur disposition dans des projets surréalistes. Ajoute que nous ployons déjà sous l'impôt à un point tel qu'elle se demande si nous allons nous en relever un jour.

Voir réponse globale sur le périphérique nord et conclusions.

M16– Madame Monique LEGUET – registre du Sitcat.

Opposition au projet de périphérique nord sur Notre Dame d'Oé et Chanceaux sur Choissille.

Voir réponse globale sur le périphérique nord et conclusions.

M47 (partie)– Agricultures et Territoires – Chambre d'agriculture d'Indre-et-Loire – Monsieur Henry FREMONT - registre du Sitcat.

Le projet de boulevard périphérique nord de l'agglomération, comme la liaison entre Chambray-lès-Tours et Joué-lès-Tours abordée plus loin, préoccupent vivement un certain nombre d'agriculteurs, qui seraient potentiellement impactés directement ou indirectement par ces infrastructures.

Voir réponse globale sur le périphérique nord et conclusions.

M54 (partie)- Monsieur Thierry PARARD – avec plan - registre du Sitcat.

Propose deux solutions permettant d'améliorer la situation au déboucher du périphérique entre La Membrolle et Saint Cyr sur Loire avec plan sans nouveau barreau nord :

1 – aménagement en vert sur le plan :

- Raccourcis de ronds – points au croisement D2-D801 ;
- Passage à deux voies de la D938 vers le rond – point d'accès à D37 ;
- Raccourci du rond – point d'accès au croisement D801 – D37
- Déménagements des particuliers et entreprise touchées vers ZU et ZAC.

2 – aménagement en zone sur plan, si nécessaire :

- Prolonger D37 vers rond - point du cimetière crématorium ;
- Raccourcis du rond – point d'accès au croisement nouvelle D37 – D801
- Fermeture de la voie en boucle de fin de périphérique (transformé en piste de rollers, modélisme ou autre loisir nécessitant un beau bitume).

Votre proposition vise à aménager une sortie du périphérique.

Voir réponse globale sur le périphérique nord et conclusions.

M55- Madame Christine PERENNEC - registre du Sitcat.

Surprise d'entendre parler à nouveau du périphérique nord.

N'arrive pas à croire que l'on puisse séparer à jamais Notre Dame d'Oé et Chanceaux sur Choissille.

Doute qu'une étude objective du raccordement à l'A 28 ait eu lieu.

Souligne les pollutions créées.

Pense que la façon de se déplacer peut changer si on y met les moyens.

Voir réponse globale sur le périphérique nord et conclusions.

Observations du SITCAT :

45. Boulevard périphérique

Le PDU propose des études concernant le périphérique. Il part du constat que des points de congestion existent au nord de l'agglomération au débouché de cette voie et qu'il convient en priorité de traiter ces points ce qui est conforme aux préconisations du SCoT. Parmi les solutions envisagées pour améliorer la circulation à Saint-Cyr et La Membrolle figure la création d'une bretelle vers la RD2. Cette hypothèse nécessite des études complémentaires, notamment sur le tracé mais aussi sur l'impact de cette infrastructure sur la circulation non seulement sur le BP mais aussi sur tout le nord de l'agglomération (et donc son intérêt) et sur l'environnement (notamment en termes d'urbanisation, d'imperméabilisation des sols, d'impacts sur le socle agronaturel, d'émissions de CO2, de bruit, etc.) Elle ne peut donc en tant que telle être inscrite au PDU et sa réalisation éventuelle pourrait nécessiter une révision du PDU, voire du SCoT (qui ne prévoit effectivement aucune infrastructure nouvelle à l'horizon 2030 mais qui n'interdit cependant pas les études). La réalisation éventuelle de cette infrastructure nécessitera également une concertation avec les communes concernées directement ou indirectement, sur la base de ces études complémentaires.

La poursuite au-delà de la route de Mettray poserait les mêmes questions. Il ne s'agit en rien de reprendre les études déjà faites mais de les compléter par une étude d'optimisation du réseau routier existant afin d'identifier la solution la plus pertinente de liaison entre le Boulevard périphérique et le réseau autoroutier.

Le SITCAT rappelle les objectifs centraux du PDU : baisse du trafic automobile, pacification des circulations routières, protection de la santé et de l'environnement : ces objectifs orientent vers la recherche d'aménagements moins lourds que ceux réalisés jusqu'ici (barreau nord-ouest) ou préconisés par certains (carrefours dénivelés).

Arguments des avis défavorables.

Arguments des opposants :

- *L'aménagement de la sortie du périphérique entre la Membrolle et Saint Cyr et de certains ronds-points des boulevards rend inutile l'étude du barreau Nord ;*
- *Le boulevard périphérique nord existe déjà avec les boulevards actuels ;*
- *Consommation de terres agricoles ;*
- *Pollution (bruit, GES, particules..) créée par le périphérique ;*
- *Pas d'infrastructures routières nouvelles selon le SCOT ;*
- *Dilapidation des fonds publics par les élus ;*
- *Etudes onéreuses déjà faites dans le passé ;*
- *La possibilité d'un prolongement vers l'A28 à la place du barreau Nord n'a pas été étudiée. L'étudier avant celle d'un éventuel barreau Nord.*

Réponse globale sur le périphérique nord.

En premier lieu, il est utile de rappeler les termes de l'action 45 du projet :

- *Le boulevard périphérique joue correctement son rôle de contournement des secteurs urbains denses et facilite l'accès au cœur de l'agglomération tout en contribuant à la pacification des circulations. Toutefois, ses débouchés actuels au nord comme au sud de l'agglomération génèrent des points de congestion du trafic qu'il conviendra à court terme de traiter par des aménagements adaptés (voir action 42).*
 - *La réalisation éventuelle d'un bouclage au nord nécessite la poursuite des études et de la concertation.*
 - *La réutilisation partielle d'infrastructures existantes sera privilégiée.*
1. *Un périphérique contourne les secteurs urbains denses : tous les secteurs urbains denses. L'accès au cœur de l'agglomération doit se faire en venant de toutes les directions, y compris de l'Est. Pour jouer correctement son rôle, le périphérique doit être terminé. Le nord et l'est de l'agglomération ont droit aussi à une pacification des circulations. Or, aujourd'hui, l'agglomération ne dispose que d'un « hémisphérique » avec un pôle à l'ouest-sud-ouest.*
 2. *Soutenir que les boulevards au nord et au nord-est constituent le prolongement du périphérique est faire preuve d'un raisonnement simpliste, c'est à dire en ne considérant qu'un aspect des choses et en simplifiant outre mesure. Comme si les Parisiens ayant réalisé la moitié ouest de leur périphérique dans les années 1970 avaient soudainement redécouvert l'ancienne petite ceinture des boulevards des maréchaux et avaient mis fin à leur projet entre la Porte de Clichy et la porte de Charenton.*
 3. *Comme cela aurait dû être, si des égoïsmes communaux et communautaires n'avaient pas prévalu sur l'intérêt général ou l'utilité publique, la conception globale du périphérique aurait dû être arrêtée initialement en préservant des fuseaux de toute urbanisation.*
 4. *Les aménagements proposés pour les débouchés de La Membrolle et de Saint Cyr sur Loire entrent dans le cadre d'une simple adaptation de la voirie de sortie ou d'entrée de voies rapides. Ils ne déniaient pas la nécessité de poursuivre la construction du périphérique. Les points de congestion de la circulation au nord de l'agglomération seraient supprimés ou, au minimum, très réduits en présence du périphérique.*
 5. *Le périphérique est un puissant stimulant des activités et donc de l'emploi. Le demi-périphérique ouest déplace le centre de gravité économique de l'agglomération vers l'ouest.*
 6. *Poursuivre le périphérique vers l'A 28 reviendrait à créer une autoroute de liaison dans l'est de l'agglomération, c'est à dire à refaire la même erreur qu'avec l'A 10.*
 7. *Les circulations sur une autoroute de liaison interrégionale et sur un périphérique sont de natures différentes. La première suppose des entrées et sorties espacées, le second plus rapprochées. Il ne vaut mieux pas les mélanger. Les deux types de voies fonctionnent différemment.*
 8. *Le SCOT est un schéma. C'est une description réduite aux traits essentiels visant à une cohérence dans l'aménagement du territoire. Il ne dit pas tout et ne fait pas tout. Il demande et recommande. Je reprendrai ici in extenso le texte de mon examen de l'observation O85.*

Le SCOT n'interdit pas les nouvelles infrastructures routières. Son Document d'Orientation et d'Objectifs, qui constitue son règlement, précise des objectifs et des recommandations. Le PDU doit être compatible avec les deux objectifs du SCOT concernant le réseau viaire : mettre en place les actions pour améliorer les points de ralentissements identifiés et engager une réflexion approfondie sur le réaménagement du corridor A 10 dans sa section urbaine pour réduire les nuisances liées au trafic routier. Une seule recommandation du SCOT concerne le réseau viaire : envisager l'amélioration du réseau viaire avant d'envisager la création de toute nouvelle route. C'est une recommandation que les acteurs sont invités à suivre.

Des adaptations, des compléments, des contournements, des franchissements seront toujours nécessaires après avoir amélioré le réseau existant. Autrement dit, une gestion de

*la voirie en bon père de famille soucieux du meilleur emploi des deniers publics.
Les questions de compatibilité sont traitées plus haut dans le rapport. Et, en particulier, la
signification de la compatibilité.
Je reviendrai dans mes conclusions sur le périphérique avec le souci d'une proposition
constructive.*

2. Périphérique Sud : voie de desserte d'une future zone d'activités de Joué-lès-Tours entre la Liodière et la Thibaudière.

O65- Monsieur Arnault BERTRAND - registre Tours hôtel de ville.

Précise que la desserte prévue entre la D86 et le périphérique Sud ne ferait que répartir les bouchons sur le périphérique. En effet, ce dernier est saturé entre le dépôt de l'ex DDE jusqu'au péage de la Thibaudière aux heures de pointe.
Agriculteur sur les lieux concernés est inquiet de l'extension urbaine au sud de Joué-lès-Tours et le projet d'éco-quartier de cette ville devient donc incompatible avec le réseau routier existant même s'il était « amélioré » avec la nouvelle voie de desserte.
Quant à la réalisation de la zone d'activités de la Liodière, elle n'est pas en accord avec le SCOT approuvé le 27 septembre 2013.

Voir réponse globale en fin de chapitre.

L10 (partie) – Union départementale des syndicats d'exploitants agricoles UDSEA. Messieurs Dominique MALAGU et Arnault BERTRAND - registre de Tours hôtel de ville.

Le projet de desserte de la zone d'activités en projet au sud de Joué-lès-Tours va entraîner la disparition de 6 exploitations dont le siège social se situe dans la zone frontalière entre Joué et Chambray.

S'interroge sur la cohérence de ce projet. D'une part Tour(s)plus promeut l'agriculture périurbaine et participe à son développement en ayant financé l'installation de plusieurs agriculteurs depuis 3-4 ans. D'autre part, Chambray a déclassé de son PLU approuvé le 13 septembre 2013 le lieu dit « La Perraudière » de zone d'urbanisation future en zone A agricole.

Le 11 juillet 2013, Chambray a émis des réserves sur ce point dans son avis sur le projet de PDU.

Voir réponse globale en fin de chapitre.

O105- Monsieur Michel ALLARD - registre de Joué-lès-Tours.

Propose de fluidifier le trafic aux heures de pointe du boulevard périphérique sud et vers la zone de la Liodière en déviant la circulation des poids lourds vers l'A 10 avec une bifurcation vers Angers et créer des sorties sur la route de Monts et la route d'Artannes à Ballan-Miré vers la zone industrielle de Ballan.

Voir réponse globale en fin de chapitre.

O106- Monsieur Yves FORGEARD - registre de Joué-lès-Tours.

Créer un échangeur sur l'A 85 au sud de Joué, qui faciliterait l'accès des poids lourds à la Liodière et la zone industrielle de Monts.

Voir réponse globale en fin de chapitre.

O107- Monsieur Arnault BERTRAND - registre Joué-lès-Tours.

Les problèmes de circulation sur la route de Monts s'amplifieront avec la ZAC des Courelières.

Le SCOT ne prévoit pas d'infrastructure routière nouvelle dans le secteur La Liodière- La Thibaudière.

La création d'un échangeur sur l'A 85 aurait moins d'impact sur l'agriculture, les hameaux et la circulation générale.

Voir réponse globale en fin de chapitre.

O109 - Monsieur et Madame FOUCHER - registre Joué-lès-Tours.

Refaire un axe routier de la Liodière vers les Thibaudières aura un impact destructeur sur les exploitations agricoles et pose question sur leur avenir.

Voir réponse globale en fin de chapitre.

O110(partie) - BONSENS - registre Joué-lès-Tours.

Créer un échangeur sur l'A 85 sera moins onéreux que de créer un nouvel axe entre la Liodière et la Thibaudière.

Voir réponse globale en fin de chapitre.

O111 – Monsieur Jean-François BOULAY - registre Joué-lès-Tours.

Agriculteur considère que le nouvel axe routier serait une création onéreuse au détriment de la pérennité de 7 exploitations agricoles.

Mesurer les conséquences.

Il était question de garder un poumon vert dans chaque ville.

Laisser travailler les agriculteurs et ne pas enterrer leur gagne pain.

Voir réponse globale en fin de chapitre.

O113 – Monsieur Didier MOULE - registre Joué-lès-Tours.

Agriculteur exprime les mêmes arguments que ci-dessus.

Voir réponse globale en fin de chapitre.

O114(partie) – signé illisible - registre Joué-lès-Tours.

Détourner les camions de la Lodièrre du rond point de la Gitonnière.

Voir réponse globale en fin de chapitre.

M47 (partie)– Agricultures et Territoires – Chambre d'agriculture d'Indre-et-Loire –
Monsieur Henry FREMONT - registre du Sitcat.

Comme le prolongement du périphérique nord, cet ouvrage se traduirait par un prélèvement foncier supplémentaire au détriment des surfaces considérablement réduites au sein de

l'agglomération, mais aussi par des effets indirects liés au développement des zones d'urbanisation nouvelles très généralement associées à ce type d'infrastructure. C'est notamment le cas de voie nouvelle associée au projet de zone de développement de l'urbanisation de Joué-lès-Tours, pour laquelle la Chambre d'Agriculture s'était vivement opposée en 2006 lors de la révision du PLU de cette commune.

La chambre d'agriculture n'entend pas accepter que le développement économique, auquel elle souscrit d'une manière générale, intervienne dans des conditions pénalisantes pour les exploitations agricoles existantes sur ce territoire.

Comme le souligne l'orientation n°1 du PDU : « L'agglomération tourangelles s'engage désormais dans une approche renouvelée de son urbanisme : plus respectueuse de l'environnement, contribuant à préserver les espaces naturels et agricoles et à réduire les émissions de gaz à effet de serre ».

Il apparaît donc essentiel de veiller à la cohérence entre les enjeux de déplacements et les enjeux agricole spécifiques à l'agglomération.

Voir réponse globale en fin de chapitre.

L40 – Monsieur Christian GATARD - Maire de Chambray-lès-Tours –avec extraits du SCOT et du PLU de Chambray-lès-Tours - registre du Sitcat.

Appelle l'attention sur l'action n°42 du PDU : « Pacifier les entrées dans l'agglomération », chapitre « projets de création de voiries », qui évoque la création d'une voie nouvelle et de liaison à partir du périphérique entre La Liodière et La Thibaudière.

Cette infrastructure semble contestable parce que non compatible avec le SCOT qui vient d'être approuvé pour 3 raisons :

1) La présentation de cette infrastructure comme une voie de desserte de la zone d'activités de la Liodière semble abusive dans la mesure où elle fait la liaison entre la route de Monts et le boulevard périphérique. Il s'agit donc d'une voie structurante et de contournement. Or, les dispositions du SCOT sont précises à ce sujet : elles ne prévoient aucune réalisation d'infrastructures nouvelles privilégiant l'aménagement du réseau viaire existant et les points de congestion clairement identifiés, ce dont ce secteur de Joué-lès-Tours ne fait pas partie. La création d'une voie de liaison contrevient aux dispositions du SCOT. Par ailleurs, il convient de souligner qu'un tel projet serait de nature à créer un dysfonctionnement grave au niveau de l'échangeur de la Thibaudière (A 10/ Périphérique) actuellement déjà saturé aux heures de pointe.

2) En deuxième lieu, sur les aspects environnementaux, la création d'une telle infrastructure ne pourrait avoir qu'un impact négatif sur la production de gaz à effet de serre.

3) Enfin, au niveau de la protection du socle agro-naturel, cette infrastructure traverserait un site à fort potentiel agronomique reconnu comme tel dans le diagnostic environnemental du SCOT et dans le rapport de présentation du PLU de Chambray approuvé le 18 septembre 2013. Dans ce PLU, la commune a reclassé 170 hectares à l'ouest du territoire en zone naturelle et agricole, dont une partie dans ce secteur, dans le respect des prescriptions et objectifs chiffrés du SCOT en matière de réduction de consommation foncière. Il s'agit d'un axe prioritaire visant à promouvoir la préservation de l'agriculture nourricière dans ce secteur et des voies destinées à permettre la circulation d'engins agricoles. L'emprise de l'infrastructure participerait au morcellement et à la consommation d'espace agricole de qualité.

Par conséquent, il apparaît une réelle incompatibilité avec les orientations et prescriptions du SCOT et une contradiction manifeste avec le PLU de Chambray-lès-Tours, lui-même en conformité avec le SCOT sur les aspects de préservation des espaces agricoles, la limitation de l'extension urbaine et la préservation de la qualité de l'air.

En pièces jointes, un document relié d'une centaine de pages regroupant des extraits surlignés

Observations du SITCAT :

46. Liaison Liodière-Thibaudière

Le PDU propose une étude concernant la desserte d'une nouvelle zone d'activités envisagée par l'agglomération au sud de la commune de Joué-lès-Tours. Le développement urbain de cette zone (y compris la Liodière et l'éco-quartier) soulève la question de sa desserte routière : le réseau viaire semble incompatible avec cette extension urbaine. Au-delà de la faisabilité d'une telle voie de desserte (raccordement au rond-point de la Thibaudière et passage des voies ferrées) et de son impact sur l'environnement, les études devront prendre en compte l'ensemble des circulations PL et VL sur cette zone afin de déterminer, en cohérence avec les objectifs du SCoT et du PDU, les solutions les plus pertinentes. L'alternative proposée (création d'un échangeur sur l'A85 au sud de Joué) pourrait être étudiée dans ce cadre.

Le SITCAT prend note des réserves des agriculteurs à ce projet d'infrastructure en raison de son impact sur le socle agronaturel et sur la viabilité des exploitations. Il entend leur argumentaire concernant la cohérence des politiques de Tour(s) plus mais s'interroge sur la cohérence du SCoT qui autorise la réalisation de cette vaste zone de développement mais pas de dessertes routières : le PDU est dans son rôle, conformément à la loi, lorsqu'il prévoit des études sur l'impact qu'aurait une telle extension urbaine sur les déplacements routiers dans le secteur.

47. Compatibilité PLU/PDU

Le SITCAT rappelle qu'en matière de compatibilité juridique, c'est le PDU qui s'impose aux PLU et non l'inverse.

Réponse globale sur la voie de desserte d'une zone d'activités de Joué- lès- Tours à partir du périphérique.

1. *La voie de desserte prévue en étude par le PDU peut être comparée à celle réalisée à Fondettes à partir du périphérique, qui dessert une zone d'activités de niveau agglomération et permet un nouvel accès au centre ville par le nord.*
2. *La voie de Chambray-Joué est à la fois une voie de desserte et de contournement.*
3. *Le SCOT prévoit de faire la ville autrement. Le plan approuvé relatif à l'urbanisation définit les espaces préférentiels d'extension urbaine mixte devant composer avec le socle agro-naturel. Or, la zone de la future zone d'activités ne figure pas dans ces espaces et est représentée en espace agricole.*
4. *Toutefois, le SCOT prévoit aussi de faire une métropole active et la future zone d'activités est bien située dans un espace préférentiel d'extension urbaine à dominante économique devant composer avec le socle agro-naturel.*
5. *Voir ci-dessus le SCOT et les infrastructures routières.*
6. *Le PLU de Chambray-lès-Tours, récemment en enquête publique et approuvé, a dû être étudié en parallèle et en cohérence avec le SCOT.*
7. *Le PDU est fondé à proposer l'étude de la voie dans un secteur défini au point 4.*
8. *L'étude ne préjuge pas de la décision, qui sera prise notamment en considérant les conséquences sur les exploitations agricoles. Selon le SCOT, la zone est en secteur préférentiel de développement de l'agriculture et dans un espace préférentiel d'extension*

urbaine à dominante économique. Ce qui est parfaitement contradictoire.

9. D'une façon générale, avant d'étendre les zones d'activités, il serait utile de faire l'inventaire des sites industriels, commerciaux et artisanaux en friche et de les réactiver. En un mot de faire du renouvellement industriel et commercial à l'instar du renouvellement urbain.

3. Autres voies routières.

L10 (partie) – Union départementale des syndicats d'exploitants agricoles UDSEA. Messieurs Dominique MALAGU et Arnault BERTRAND - registre de Tours hôtel de ville.

Le PDU n'évoque pas les déplacements des agriculteurs exploitants des terres dans l'agglomération.

Souhaiter maintenir l'agriculture est une chose. Encore faut-il donner les moyens aux exploitants restants de pouvoir circuler de leur exploitation à leurs parcelles. Depuis plusieurs années, les projets d'aménagements n'ont jamais pris en compte le gabarit des engins agricoles. Parfois, l'accès à des parcelles a été condamné.

Demande la prise en compte des déplacements agricoles lors des aménagements de voies et l'établissement de plan de circulation des agriculteurs dans l'agglomération.

Demande justifiée par l'imbrication de l'urbain et du rural. Le PDU traitant des déplacements urbains, cette question relève de la DDT, du conseil général et des communes. Les ralentisseurs sont souvent à l'origine de ruptures d'essieux de remorques agricoles en charge ou d'engins agricoles lourds.

L13 (partie) – Chambre de commerce et d'industrie de Touraine (CCI Touraine).- registre de Tours hôtel de ville.

Le fonctionnement de l'économie implique des déplacements qui se font très majoritairement par mode routier. Les orientations volontariste envisagées pour soutenir et développer exclusivement les modes alternatifs à la voiture ne devraient qu'infléchir la tendance à la hausse de l'usage de la voiture. Elles ne concernent qu'une minorité de déplacements et ne sauront bouger significativement les lignes. En parallèle, le projet de PDU n'envisage aucune action pour faciliter et résorber les points de congestion sur les diverses pénétrantes de l'agglomération et les sorties d'autoroute. Le projet oppose entre eux les modes de déplacement.

Observations du SITCAT :

48. Points de congestion

L'action 42 liste les principales pénétrantes de l'agglomération à pacifier et les carrefours présentant des problèmes de congestion à traiter. Elle se situe dans la continuité des actions du PDU de 2003 qui a permis de nombreuses améliorations sur les entrées de ville. La nature des aménagements sera à étudier au cas par cas.

Les mesures de « pacification » qui consistent à réduire le nombre de voies et/ou à rétrécir la largeur de la chaussée ont aussi leurs effets pervers : les flux automobiles se déplacent sur des voies de quartier, qui ne sont absolument pas adaptées et calibrées à cet effet. Après les ralentisseurs, les compteurs de véhicules, ce sont maintenant les radars pédagogiques que l'on voit poindre dans les zones 30. C'est révélateur de la réalité de la situation. Et c'est paradoxalement dans ces zones que la pollution de l'automobile est la plus importante, car les

véhicules polluent davantage à 30 km/heure qu'à 50.

Observations du SITCAT :

49. Zones 30 et pollution

L'affirmation selon laquelle la pollution automobile serait plus importante dans les zones 30 car « les véhicules polluent davantage à 30 km/h qu'à 50 » est une contre vérité : les cartes de Lig'Air concernant les principaux polluants atmosphériques montrent clairement l'impact majeur des principales infrastructures routières : autoroutes, boulevard périphérique, boulevards urbains. Cette affirmation oublie surtout le principal objectif des zones 30 : le partage de la voirie entre tous les modes et l'amélioration de la sécurité de tous.

Le discours fondé depuis plus de 10 ans sur la hausse inéluctable des prix des carburants ne se vérifie pas forcément sur le terrain. Il occulte de plus l'innovation technologique à venir, l'adaptation du marché aux normes environnementales et plus simplement le développement des véhicules électriques.

Accessoirement, la largeur préconisée pour les chaussées à double sens, à savoir 6,20 m, ne permet pas le croisement de deux bus ou de poids lourds en toute sécurité, c'est à dire sans frottement.

Le projet prévoit de fluidifier et de sécuriser 7 points de congestion indiqués sur la figure 20 du projet intitulée : apaisement des circulations et réduction des nuisances sur le périmètre de transports urbains.

Le projet oppose apparemment les modes de déplacements entre eux. Notamment, la synergie rail- route est peu développée. Toutefois, l'intermodalité, la tarification multimodale et la billettique interopérable sont bien des actions rapprochant l'usage complémentaire des modes.

Les mesures de pacification des voies ont des effets pervers. Comme je l'ai écrit plus haut, l'éducation à un meilleur comportement sur la voie publique et une action véritablement coercitive sur les récalcitrants auraient de meilleurs résultats à moindre coût.

La hausse inéluctable des carburants et l'annonce de leur pénurie sont contredites par les faits en raison de la baisse des prix constatée, d'une utilisation raisonnée de la voiture pour le transport individuel et de la crise.

La largeur des voies et des parkings ne suit pas l'évolution des dimensions des véhicules. Confère accidents dans les tunnels

O48 (partie)–Monsieur Philippe LE PAPE, conseiller municipal de Saint Cyr, vice-président de l'association AVEC Saint Cyr (association valorisation environnement et cadre de vie) - registre Saint Cyr sur Loire.

L'allongement des distances de déplacement est contraire aux principes généraux en faveur de l'environnement du projet, qui font l'unanimité (suppression de la voie automobile sur le pont de pierre en direction de Tours Nord). Ceci oblige les automobilistes à utiliser les autres ponts et diminue la clientèle de passage pour les commerces de proximité en haut de la Tranchée.

Le DAC, document d'aménagement commercial, lié au SCOT n'est pas pris en compte, alors qu'il a une obligation légale.

Ainsi, le projet d'aménagement à 4 voies de l'avenue Charles de Gaulle à Saint Cyr qui supprime les stationnements devant les commerces.

Les franchissements de coupures (autoroutes, voies rapides, voies ferrée, Loire, Cher) concentrent les déplacements individuels, collectifs, professionnels, logistiques et sont des

passages obligés accentuant les durées de trajet pour tous les modes. Ils sont insuffisamment nombreux. Supprimer un mode sans contrepartie accentue les clivages et l'isolement et affaiblit l'idée d'appartenance à une même communauté d'agglomération.

O114(partie) – signé illisible - registre Joué-lès-Tours.

Elargissement de l'autoroute à Chambray urgent.

Observations du SITCAT :

50. Elargissement de l'A10

Peu d'observations sur ce projet majeur évoqué en P. 93 du PDU. Le SITCAT prend acte de l'évolution de la commune de Chambray qui aurait obtenu du concessionnaire des mesures compensatoires et des assurances en matière d'impact environnemental.

Plutôt que d'élargir l'autoroute à Chambray au motif d'un trafic croissant, pourquoi ne pas transférer la circulation de transit en dehors de l'agglomération sur une autoroute A 10 bis ? Cet élargissement pourrait motiver pour l'Etat un report de construction d'une branche Est de l'A 10 sine die. Selon l'argument avancé, cet élargissement permettrait une diminution de la pollution. Il ne faut pas être dupe : en même temps, il la pérennise.

O122 – Monsieur Yves TRAVAILLÉ - registre Fondettes.

Demande le raccordement routier de la ZA de la Haute Limouillère à Fondettes au boulevard périphérique et une voie d'accès au nord de Luynes à la ZI des Pins.

La zone d'activités de la Haute Limouillère est proche de la bretelle du périphérique à Fondettes.

Voir plus loin pour Luynes.

M73– Association Les Riverains du Ruau et de la RD 49 - Madame Romane DIDIER – registre du Sitcat.

Luynes subit des problèmes de pollution atmosphérique et de bruit causés par la densité et l'accroissement des poids lourds.

Il est urgent de créer une voie Nord afin de désengorger le centre de Luynes.

Voir ci-dessous.

O127(partie) – Monsieur Joël AGEORGES - registre Fondettes.

Concernant l'ouest tourangeaux et pas seulement l'ouest de l'agglomération, il semble qu'un élément important n'ait pas été pleinement intégré : le tronçon nord-ouest du périphérique du pont de Saint Cosme à la Membrolle. Outre le fait qu'il redonne du « souffle » à l'aspect rocade, il est en train de redistribuer la circulation dans la partie nord-ouest du département. Le diffuseur du périphérique tend à être la porte d'entrée de l'agglomération par le nord-ouest. Il conduit les habitants de Luynes à emprunter une voirie communale inadaptée pour l'atteindre au lieu d'utiliser la RD sur la levée de Loire.

La ZI des Pins mériterait d'avoir un accès direct par le plateau pour diminuer le trafic poids lourds dans le centre bourg.

Une réflexion pourrait être engagée sur la réalisation d'une voirie adaptée à partir du rond

point des Cochardières (diffuseur de Fondettes) jusqu'à Luynes par le plateau.

Observations du SITCAT :

51. Voie du plateau à Luynes

Seule la commune de Luynes est demandeuse sur cette création de voirie. Ni la commune de Fondettes, directement concernée, ni l'Etat, au titre des circulations poids lourds, ni le Conseil Général ou la communauté d'agglomération, n'ont indiqué leur souhait de voir ce projet étudié. Celui-ci ne semble en outre guère compatible avec les objectifs du Scot et du PDU en matière de limitation de l'étalement urbain.

Cas concret non prévu par le SCOT : déplacement d'un flux de circulation de deux voies adaptées : la RD 76 et la RN 82 par des automobilistes et des chauffeurs de poids lourds soucieux de réduire leur durée de trajet vers une bretelle du périphérique en utilisant une voirie inadaptée de centre bourg à l'évidence non améliorable.

Situation insupportable pour les riverains : créer une RD bis (Conseil Général).

M19– Monsieur Pierre RENARD, maire honoraire Beaulieu lès Loches – registre du Sitcat.

Regrette que le PDU ne soit pas contraignant pour les collectivités considérées et qu'aucun calendrier de réalisations n'y soit inclus.

Pour ce qui concerne l'autoroute A 10 en agglomération pense que la solution dépasse ce cadre.

Demande si le nombre de véhicules utilisant cette voie sans y être obligés par des considérations techniques ou commerciales a quelquefois été chiffré.

Pour diminuer le bruit, la pollution, l'engorgement de cet artère, il serait souhaitable que le CD 31 reliant Château-Renault à Descartes par Amboise, Bléré, Loches et Ligueil ne présentant pas d'habitat dense, soit ponctué de longues sections à quatre voies qui inciteraient les utilisateurs à l'emprunter.

Cette solution structurante, en décongestionnant l'A10 dans sa section urbaine revitaliserait cette partie du département trop souvent délaissée.

Observations du SITCAT :

52. Déviation Château-Renault /Ligueil

Cette proposition de voirie se situe en dehors du territoire d'études.

Le projet prévoit un calendrier des actions : court terme (1 à 5 ans), moyen terme (5 à 10 ans) et long terme (plus de 10 ans). Certaines étant étalées sur toute la durée du plan. Celles à plus de 10 ans seraient hors délais du PDU, mais devraient être au moins étudiées. La solution de la pollution et de l'engorgement de l'A 10 appartient à l'Etat, puisque c'est l'Etat qui l'a construit dans le centre de l'agglomération. Ce n'est pas au département à y suppléer en élargissant le CD 31. On notera que depuis l'ouverture de l'A 85, de nombreux poids lourds quittent l'autoroute à Château Renault, sortie 18, pour rejoindre l'A 85 au sud de Bléré, puis l'A 10 au sud de Tours. C'est dire qu'une future A 10 bis évitant les deux péages au nord et au sud de Tours ne devrait pas être loin de ce trajet avec une partie commune avec l'A 85.

<i>Observations relatives aux modes de déplacements doux.</i>
--

O18 (partie) - Madame Suzanne THIBERVILLE-CHEMARD - registre Saint Cyr sur Loire.

Un vrai casse tête pour se déplacer sur Saint Cyr sur Loire. Souhaiterait une piste cyclable au moins entre le quartier de la Renardière et le quai de Loire (vers Maisons Blanches) de manière à accéder en sécurité aux pistes en bord de Loire.

Avec ses 3 enfants est contrainte d'utiliser la voiture pour le moindre déplacement à Saint Cyr.

Voir réponse globale.

O26 (partie) - Monsieur TRICOT - registre Saint Cyr sur Loire.

Demande la réalisation des pistes cyclables au niveau des chaussées et non sur les trottoirs. Demande la réalisation d'une passerelle piétons et cyclistes sur la Loire entre Saint Cyr sur Loire et La Riche.

Les trottoirs sont normalement faits pour les piétons.

Voir réponse globale.

O38(partie) – Famille BOUDJENA - registre Saint Cyr sur Loire.

La berge Sud par un pont piétons + vélos serait formidable.

Voir réponse globale.

O60 (partie)–Madame Véronique RENODON - registre Saint Cyr sur Loire.

Travaille dans l'immobilier, se déplace dans de nombreuses communes et est beaucoup à l'écoute des besoins de ses clients.

Développer les pistes cyclables ou les transports doux est une bonne chose.

Voir réponse globale.

L3 (partie)– Monsieur GILLOT- registre Saint Cyr sur Loire.

L'amélioration de la continuité des itinéraires cyclables est heureusement prévue par le PDU. Demande une clarification de la circulation des vélos sur le pont Wilson et dans la rue Nationale.

Observations du SITCAT :

53. Pont Wilson et rue Nationale

Le statut des vélos sur le Pont Wilson et dans la rue Nationale est clair : il s'agit de deux voies piétonnes où les vélos sont donc autorisés, avec priorité aux piétons. Sur le pont Wilson, les vélos sont également autorisés à circuler sur la chaussée avec les voitures dans le sens maintenu à la circulation (nord/sud). Par contre, la circulation des vélos n'est pas autorisée sur la plateforme du tramway.

Le code la route est formel : les cyclistes doivent la priorité aux piétons. Mais il y a le code et

la réalité. La réalité, c'est l'écart imprévisible du piéton.

La réduction du pont Wilson à une seule voie pour les voitures ne semble pas avoir satisfait les piétons et surtout les cyclistes, qui trouvent périlleuse la traversée du pont.

Voir réponse globale.

L12 et M56 – Collectif Cycliste 37 (CC 37). Messieurs Gérard ROLLIN et Thomas JOIRE.- registres de Tours hôtel de ville et du Sitcat.

Propose des améliorations du projet pour atteindre les objectifs de report modal et de réduction de l'utilisation de l'automobile.

Ambitions du PDU.

L'objectif de part modale du vélo à 9% en 2023 contre 4% en 2008 ne fait que retranscrire une évolution au fil de l'eau et ne correspond qu'à une augmentation de 5,5% par an. Un objectif véritablement ambitieux devrait viser 20%, soit 11% par an.

Observations du SITCAT :

54. Ambitions (vélo)

Le SITCAT rappelle que l'objectif des 9 % de parts modales pour le vélo à l'horizon 2023 correspondrait à un triplement des déplacements vélos en nombre du fait de l'augmentation globale du nombre de déplacements. L'objectif de 20 % est certes « vraiment ambitieux » mais est-il « vraiment réaliste » ? Le SITCAT rappelle qu'il a vérifié grâce au modèle multimodal que son programme d'actions permettait l'atteinte des objectifs fixés. Par ailleurs, ces objectifs pourront être réévalués à la suite de l'Enquête Ménages Déplacements prévue en 2015 qui donnera une part modale actualisée pour le vélo comme pour les autres modes.

Commentaires sur les aménagements.

Action 1. Le plan piéton devrait imposer pour la sécurité que les aménagements piétons leur soient dédiés. Cela signifie l'interdiction des trottoirs mixtes piétons vélos en opposition au code de la route qui précise que les véhicules doivent circuler sur la chaussée.

Observations du SITCAT :

55. Trottoirs mixtes

Les trottoirs mixtes se sont développés, notamment sur la ville de Tours, en raison des contraintes d'insertion dans les voiries existantes. Ce type d'aménagement, effectivement contraire au Code de la route, est fortement remis en cause par les usagers, certains allant jusqu'à exiger leur interdiction. Cette solution est cependant un compromis acceptable pour les secteurs peu denses. Le PDU prévoit la réalisation d'un plan piéton (action 1) et la diminution de l'encombrement des trottoirs (action 7) ; il privilégie le partage de la voirie et de l'espace public (action 33).

Action 2, page 32. Ecrire favoriser au lieu d'accompagner.

Action 5. L'entretien et la rénovation du réseau cyclable devra s'appliquer à améliorer et apporter un soin particulier aux intersections et changement de type d'aménagement, point faible actuel des réalisations tourangelles.

Action 6. La résorption des discontinuités du réseau doux est une nécessité non seulement pour les discontinuités majeures, mais aussi pour les discontinuités perçues. L'association a préparé des solutions dont elle est prête à discuter avec les instances concernées.

Action 7. Une démarche permanente visant à sécuriser les cyclistes sur la voirie devra être
126— PDU agglomération tourangelles, ordonnance du Tribunal administratif d'Orléans n° 12
E13000148/45 du 21/05/2013

entreprise, afin qu'ils n'empruntent indûment les trottoirs, dont la diminution de l'encombrement est recherchée. Cet objectif ne prend pas suffisamment en compte le nécessaire développement du vélo en première et deuxième couronne. Liste des directions de développement. Le concept de Voie Express Vélo existe déjà en France répond à ce besoin. Orientation 2. L'attractivité des transports en commun repose aussi sur une bonne complémentarité et compatibilité avec le réseau cyclable. Lorsque des bandes cyclables sont tracées sur une chaussée supportant un trafic de transport en commun, des solutions de continuités doivent être trouvées aux arrêts.

Orientation 3 : faciliter l'intermodalité. Les parcs relais et pôles d'échanges multimodaux doivent être équipés de stationnement sécurisé vélos et être station de location vélos de courte durée.

Action 31. La norme de 3% de la surface totale de plancher réservée au stationnement des vélos dans les PLU ne doit pas être seulement quantitative. Ajouter des critères qualitatifs de plain pied, de cheminement, de dimension, de nombre maximal de logements y ayant accès, de points d'ancrage...

L'orientation 1 de l'axe 4 fait du stationnement un outil de régulation des mobilités à généraliser dans toutes les communes du PTU. Ainsi, la gare de Saint Pierre des Corps doit être pourvue de solutions permettant de stationner son vélo et ses équipements de façon sécurisée quelle que soit la durée.

L'orientation 2 du même axe prévoit d'apaiser les circulations. L'évolution des infrastructures routières existantes doit prendre en compte la circulation des cyclistes en terme de coupure et dans le sens de la circulation.

Action 54. Le développement d'un réseau de recharge des véhicules électriques doit prendre en compte les vélos à assistance électrique en incluant des prises dans les parcs de stationnement vélos sécurisés.

Commentaires sur les services.

Un système de vélos en libre service/location courte durée est indispensable.

La station vélo en gare de Tours doit être lancée sans attendre.

Compléter la liste des services proposés pour la station vélos.

Les vélos doivent être entretenus : créer des ateliers d'auto-réparation.

Le stationnement résidentiel sécurisé des vélos doit être augmenté notamment dans les zones d'habitat individuel dense.

Une culture de la mobilité.

Propose la création d'un poste de coordination des politiques vélos sur le territoire.

L'éducation au pratique du vélo et aux pratiques cyclables est inexistante (accompagnement dans les quartiers, interventions en milieu scolaire).

Objectif de 4 % à 20 % irréaliste. Ceci dit, le projet selon le public manque d'ambition.

Action 1. Le plan piéton prévoit de définir des principes d'aménagements en faveur des piétons.

Actions 5 et 6. O 2. Les carrefours et ronds points, les discontinuités, les arrêts de bus et de tramway ! sont effectivement le point faible du réseau cyclable. D'ailleurs, on ne peut pas parler d'un véritable réseau. Il est à créer, car il n'existe que des tronçons.

Action 7. Les cyclistes empruntent les trottoirs, lorsque la chaussée est trop périlleuse (Pont d'Arcole).

Action 31. Oui. Mais les constructeurs ou gérants, publics ou privés, promoteurs sont sensés. Ils ont intérêt à proposer des locaux adaptés pour vélos.

Le développement de l'usage du vélo suppose la sécurité du cycliste et celle du vélo.

Voir réponse globale.

L18 (partie)- M41 – Monsieur Alain BEYRAND - registre de Tours hôtel de ville.

Démontre que la politique cycliste à Tours est un échec.
Rappelle que la circulation cycliste a chuté depuis 2004 de 7% en 1984 à 4% en 2008.
C'est un leurre de considérer que la qualité d'une politique cycliste est proportionnelle au kilométrage des voies cyclables. Cela a provoqué de nombreuses discontinuités.
Le PDU évoque un schéma directeur cyclable de l'agglomération introuvable.

Observations du SITCAT :

56. Schéma cyclable d'agglomération

Adopté par l'agglomération le 20 septembre 2001, le Schéma Cyclable d'agglomération a été révisé le 20 juin 2011. Organisé autour des identifications de flux à développer, le schéma cyclable d'intérêt d'agglomération représente une série de propositions d'itinéraires établies autour des objectifs suivants :

- créer des liaisons intercommunales de centre à centre*
- desservir les principaux équipements d'agglomération*
- aménager les corridors fluviaux et organiser le rabattement du réseau vers ces corridors*
- organiser les sorties d'agglomération.*

Ce schéma est doté d'une carte régulièrement mise à jour, largement diffusée, consultable en ligne sur le site de l'agglomération et disponible sur simple demande.

La mise en place systématique des contre sens (double sens) cyclistes dans zones 30 provoque insécurité et confusion sur quelques axes étroits et à forte circulation. En janvier 2012, un sondage réalisé par La Nouvelle République du Centre concluait à leur dangerosité.

Observations du SITCAT :

57. Double sens cyclables

La généralisation des double sens cyclables est encore inégale selon les communes : elle accompagne la généralisation progressive des zones 30 et est conforme à la législation en vigueur. Par définition, les zones 30 ne correspondent pas à des axes à forte circulation. Dans certaines rues souvent longues, comme les rues de La Fuye et Jolivet, le double sens est matérialisé par une bande cyclable qui peut dérouter certains usagers (cyclistes comme automobilistes voire piétons). Ces nouveaux aménagements vont progressivement être mieux compris et connus des usagers. L'action 66 « Informer les habitants sur le fonctionnement des zones 30 et des zones de rencontre » vise à renforcer les démarches de sensibilisation et de concertation autour de ces nouveaux aménagements. L'insécurité ici dénoncée n'est étayée par aucune donnée d'accidentologie au niveau local ou national, au contraire.

La circulation cycliste motorisée, dont font partie les vélos électriques, s'est effondrée de 12 % en 1996 à 1 % en 2008. Pourquoi ? Le projet ne parle pratiquement pas des deux roues motorisés.

Observations du SITCAT :

58. Deux roues motorisés

Les représentants des deux roues motorisés ont été invités à participer aux groupes de travail. Deux sujets ont été évoqués : l'accidentologie des deux roues motorisés, jugée préoccupante et justifiant qu'on ne cherche pas à développer ce mode notamment auprès de jeunes et les questions de stationnement, surtout à la Gare de Saint-Pierre-des-Corps.

La part modale de 12 % annoncée pour 1996 (source ?) ne paraît pas crédible. Elle ne peut être comparée à celle issue de l'EMD 2008 sur laquelle se base le PDU car l'EMD est la première enquête réalisée selon la méthode CERTU. Ce qui est certain en revanche, c'est la baisse des ventes de deux roues motorisés et la baisse de la pratique au niveau national.

Les voies mixtes piétons cyclistes dégradent la sécurité, le confort et la rapidité. Refouler les cyclistes sur les voies piétonnes ne fait que conforter la place de l'automobile.

Ne voit rien de concret dans le PDU qui permette de sortir de l'ornière dans laquelle on est engagé.

Demande :

- La séparation des flux piétons et cyclistes à chaque fois que c'est possible, ne serait-ce que par une ligne reconnaissable par les mal-voyants en conformité avec la jurisprudence du tribunal administratif de Strasbourg.
- Mettre en place des exceptions pour supprimer le contresens cyclable sur les voies étroites à fort trafic.
- Obliger chaque commune à définir un plan cohérent de ses futurs axes cyclistes et à en suivre l'accomplissement. Cela devrait amener à aménager des cheminements aujourd'hui difficiles. Le schéma directeur cyclable de l'agglomération est pensé dans la continuité de l'incohérence actuelle. En conséquence, demande à ce que se soit réétudié sur la base des deux points précédents et de la suppression de l'hétérogénéité des modes. La rue Edouard Vaillant avec ses 11 ruptures n'a pas à être considérée comme un axe cyclable.
- Une étude sur la circulation des deux roues motorisées

Fait 16 remarques diverses sur les thèmes cyclistes et piétons.

Cycliste de longue date à Tours appelle l'attention sur deux lieux de circulation périlleux pour les cyclistes :

- Les double sens cycliste sur les axes très fréquentés de la rue de la Fuye et de la rue Jolivet. Rétablir le sens unique pour les vélos avec piste cyclable sur les deux axes ;
- Le partage vélo – piéton, sur le pont Wilson par exemple est facteur d'accident. Il faudrait au minimum matérialiser les pistes cyclables et les voies pour piétons.

La pratique du vélo est en progrès, mais part de très bas. Remarquablement bas pour une ville aussi plate.

Le schéma directeur cyclable de l'agglomération n'existe pas encore, puisqu'il sera conçu en cohérence avec le Plan Vélo de la Région Centre et le schéma départemental des cheminements doux du conseil général.

Il est tout de même étonnant que la suppression d'une voie pour les voitures sur le pont Wilson n'ait pas assuré la sécurité des cyclistes.

Voir réponse globale.

O72 (partie)- Monsieur J.MARTINEZ - registre de Saint Avertin.

Cycliste pour rejoindre son travail fait part des points noirs :

- Passerelle évoquée dans le PDU pour franchir le Cher : indispensable vu le nombre de vélos prenant le trottoir ;
- Avenue de Beaugaillard : pas de bande cyclable sur la partie centrale. Très dangereux. Une simple bande suffirait.
- Rue de Cormery : pas de bande alors qu'il y a de la place sur la majeure partie.
- Les trottoirs d'accès aux bandes cyclables sont souvent déficients à cause d'un bateau élevé ;
- Regrette l'abandon du réseau express vélo : écrire qu'il risque de porter préjudice à l'environnement lui paraît même hypocrite ; il favoriserait les déplacements en vélo de + de 5

km et de laisser vraiment la voiture au garage. Strasbourg en est un bel exemple, cité mais pas retenu. Dommage.

L'abandon du réseau express vélo au motif qu'il risque de porter préjudice à l'environnement interpelle sur la crédibilité des concepteurs du projet, qui ne cessent, par ailleurs, de vouloir favoriser les modes doux.

Voir réponse globale.

O74(partie)- Madame Marie-Claude BOULAY - registre Saint Pierre des Corps.

Améliorer et créer des pistes cyclables suffisamment larges et sécurisées. S'inspirer des Hollandais.

Oui, c'est l'une des conditions du succès du plan.

Voir réponse globale.

O78 (partie)- Madame Danielle GEORGES - registre Saint Pierre des Corps.

Demande aménagement de parcs à vélos couverts et sécurisés dans les gares de Tours et Saint Pierre des Corps et la mise en place d'un vrai service vélo libre.

Les espaces de stationnement vélos seront sécurisés dans certaines lieux :

- *A proximité immédiate des principaux équipements publics ;*
- *En rabattement sur les transports collectifs ;*
- *Dans les centres bourgs ;*
- *Dans les quartiers prioritaires.*

Voir réponse globale.

O79 (partie)- Monsieur Claude PRINET - registre Saint Pierre des Corps.

Réaliser de véritables pistes cyclables séparées réellement des voitures et permettant une vraie sécurité pour valoriser ce moyen de locomotion.

Voir réponse globale

O110(partie) - BONSENS - registre Joué-lès-Tours.

Créer des pistes cyclables et piétonnes séparées de la chaussée de Petit Moron - Maisons Neuves vers la route de Monts.

Voir réponse globale.

O116 (partie) – Madame Monique LISSY - registre Ballan-Miré.

Pas de piste cyclable digne de ce nom, souvent encombrée par des voitures.

Dangerosité extrême, rue du pont Volant, d'une piste coincée entre le tram et les voitures !

Rappelle être pour les TC et les vélos.

Voir réponse globale.

O117 (partie) – Madame Anne Sophie LISSY - registre Ballan-Miré.

Il semble que les installations cyclables ont été pensées, conçues et réalisées par des

130— PDU agglomération tourangelle, ordonnance du Tribunal administratif d'Orléans n° 13
E13000148/45 du 21/05/2013

personnes jamais utilisatrices du vélo pour des déplacements quotidiens. Cite des exemples.

Voir réponse globale.

L32(partie) – Monsieur André LACOMBE.- registre de Fondettes.

Souhaite une solution, compatible avec l'existant, permettant aux piétons et cyclistes de franchir la Loire au pont de la Motte.

Dans l'ensemble du document, l'indiscipline croissante de certains cyclistes et celle de la plupart des piétons est soigneusement occultée. Apaiser les routes et rues suppose pourtant d'y étendre concurremment la discipline à tous les usagers.

Tout à fait exact. L'éducation à un bon comportement dans l'espace public vaut tous les plans et toutes les réglementations.

Voir réponse globale

L33(partie) – Monsieur Edgard DESPREZ.- registre de Fondettes.

Le long de la levée de Loire, entre Fondettes et Luynes, la RD 952 est bordée par une bande herbeuse large de plusieurs mètres. Demande au département d'y aménager une piste cyclable. Même au-delà de Mareuil.

Demande d'ouvrir le pont de Saint Cosme à la circulation des cyclistes de manière à réaliser un véritable maillage avec la Loire à Vélo.

Très bonne idée. Affaire du conseil général.

Voir réponse globale

M6 (partie) – B.GAVAZA – registre du Sitcat.

Il manque une position claire et vigoureuse pour subventionner le vélo à assistance électrique à Saint Cyr.

Observations du SITCAT :

59. Vélo à Assistance Electrique

Dans le cadre de son Plan Climat, Tour(s) plus a mis en place une subvention plafonnée à 250 € et 25 % du prix d'achat. En 2013, 113 habitants en ont profité, dont 12 de Saint-Cyr.

Subventionner le vélo à assistance électrique me paraît superfétatoire en considérant certaines situations de détresse humaine.

Voir réponse globale

M9 (partie)– Madame France DEHAYE – registre du Sitcat.

Rénover et modifier la passerelle Sanitas Velpeau afin de la rendre accessible aux PMR et aux vélos.

La place de la Résistance est enlaidie par les voitures, la rendre aux piétons.

L'usage du vélo se développerait si les pistes étaient vraiment liées entre elles.

Problématique des coupures développée par ailleurs.

Le stationnement doit être pensé globalement en fonction de multiples critères.

Voir réponse globale

M15 (partie)– Madame Sylviane BRUANT – registre du Sitcat.

Possède depuis 2006 un véhicule aménagé pour personnes polyhandicapées en fauteuil roulant (sa fille) et diesel selon le conseil du constructeur. Après 7 ans, a conscience d'être une polluuse qui tue, avec ses échappements de CO₂, une partie de la population. Roule peu et souhaite utiliser encore moins son véhicule.

Considérant les prix exorbitants du TGV s'est résolue à 57 ans à pratiquer le covoiturage. Habitant près d'Oesia rejoint avec son sac à dos l'entrée de l'autoroute à Parçay-Meslay non loin du rond point de l'Avion. Pas de trottoir, ni de pistes cyclables. Doit se réfugier dans les herbes hautes au passage des voitures. Demande que ce mode de transport soit pris en compte, car il coûte la moitié du billet TGV, divise par 2 l'impact carbone et jusqu'à 4 suivant le nombre de passager.

En roulant sur les bandes cyclables souligne le danger qu'elles présentent. Regrette cet état de fait car rouler en vélo est bon pour la forme.

Il est inutile de culpabiliser dans votre cas et la plupart du temps.

Les autoroutes et voies express de type périphérique et par suite leurs accès ou sorties ne sont pas autorisés aux piétons. Rechercher un co-voiturage plus sécurisant.

Les bandes cyclables sont la plupart du temps dangereuses. Elles permettent de présenter un bilan satisfaisant et flatteur, qui ne trompe personne.

Voir réponse globale.

M16 (partie)– Madame Céline FOURRÉ – registre du Sitcat.

Habitant Vernou demande le prolongement de la piste cyclable Rochecorbon –Vouvray.

Voir réponse globale.

M17 (partie)– Madame Dominique LECOMTE-MOINE – registre du Sitcat.

Adhère aux constats et enjeux du PDU notamment « donner la priorité aux modes alternatifs à la mobilité motorisée individuelle ».

Demande un véritable changement d'échelle en passant de l'hyper centre à une vision d'agglomération.

Entre Fondettes et La Riche coule la Loire, infranchissable pour les piétons et les cyclistes qui sont amenés à faire un détour rédhibitoire de 9 km par le pont Napoléon. Cite les raisons justifiant de se rendre sur la rive opposée : lieux culturels (Prieuré de Saint Cosme avec concerts , théâtre, médiathèque...), sportifs, loisirs, hospitaliers. AMAP La Riche auxquels seul un accès motorisé individuel est possible.

Une passerelle à Saint Cosme est attendue depuis 23 ans et le projet de PDU entend poursuivre encore les réflexions sur la création de passerelles pour les modes doux.

On reste dans le flou. Agir dans le concret. La réflexion pour saint Cosme a assez duré.

Selon le maire de La Riche, l'idée d'une passerelle a été abandonnée, car elle ne concernerait que peu de monde...

Cite d'autres exemples de passerelles utiles :

- Sur la Choisille au confluent avec la Loire dans le prolongement de la promenade des gabarres ;
- Sur le Cher au lieu dit du Pont Neuf.

Observations du SITCAT :

60. Franchissements modes doux (3)

Le PDU a identifié et cartographié des priorités en matière de franchissements pour les modes doux, correspondant aux principales discontinuités (dont la Loire entre Fondettes et la Riche). Le diagnostic technique et les groupes de travail en ont relevé beaucoup d'autres, à des échelles diverses, et dont la résorption pourra être inscrite au schéma cyclable d'agglomération en concertation avec les communes concernées.

Le changement d'échelle semble s'imposer pour atteindre les objectifs du plan sur tout le périmètre et non pas toujours au centre.

Le temps de la réflexion sur certains projets très anciens devraient faire place à une décision de réalisation ou de refus.

Voir réponse globale.

M22 (partie)– Madame Sylvie BEILLARD – registre du Sitcat.

Se déplaçant sur l'agglomération surtout à vélo et habitant Saint Cyr, un pont sur la Loire entre Saint Cyr et Tours, plus à l'ouest que le Napoléon permettrait d'aller à l'hôpital Bretonneau, le jardin botanique, etc. sans être obligée à faire un grand détour.

La multiplication des voies cyclables est bienvenue, mais encore insuffisante avec quelques incohérences qui font hésiter aux franchissements des carrefours notamment.

Voir réponse globale

M25 (partie)– Monsieur et Madame MALLET – registre du Sitcat.

Même argumentaire que ci-dessus.

Voir réponse globale

M32 – Monsieur Patrick GALLOY - registre du Sitcat.

Travaillant à STmicroelectronics Tours rappelle qu'un Plan de Déplacement d'Entreprise est en œuvre dans sa société avec un tiers d'adeptes optant de façon régulière ou occasionnelle pour un mode alternatif au véhicule individuel. Soit 450 salariés dont 220 ont choisi le vélo. L'entreprise a favorisé ce mode avec un parc à vélos, des kits de sécurité offerts, des douches et la mise à disposition de VAE en libre service.

Le réseau n'est pas à la hauteur des attentes, en particulier la sécurité, y compris dans sa partie qui vient d'être achevée avec les travaux du tramway.

Le problème de sécurité a deux volets : celui des cyclistes par rapport aux véhicules et celui des piétons par rapport aux cyclistes.

Le réseau cyclable présente en trop peu d'endroits une voie à part entière aux cyclistes parfois interrompue de façon inopinée par endroits.

Le vélo, promu également par la communauté d'agglomération, ne trouve pas sa place propre dans le réseau urbain débouchant sur des inconvénients, qui en réalité le rendent beaucoup moins attractif auprès de ses adeptes : inconfort, lenteur et sécurité insuffisante venant s'ajouter au risque de chute accru inhérent à ce mode de transport.

L'inconfort dû au mauvais état des pistes et des changements de niveaux s'ajoute à l'exposition aux aléas du temps, tandis que les nombreux détours résultant des changements fréquents entre voies de circulation et trottoirs augmentent considérablement le temps de parcours.

Les points noirs pouvant mettre en danger la vie du cycliste en danger sont clairement identifiés. L'usage commun des trottoirs par les cyclistes et les piétons se présente comme une aberration en particulier aux abords des arrêts de bus.

Cite un extrait de la synthèse du PDU : Poursuivre le développement du réseau cyclable en développant un réseau cyclable principal de qualité (confortable, sûr, prioritaire, homogène, visible), en adaptant les règles de circulation et les aménagements aux besoins des cyclistes et en programmant la rénovation des aménagements cyclables.

Ce vœux ne peut se réaliser si les inconvénients cités ne sont pas complètement résolus, faute de quoi les cyclistes ne se feront pas aussi nombreux que ce qui est attendu.

Votre observation résume l'ensemble des doléances et des demandes exprimées par le public au sujet du mode vélos. J'y souscris totalement.

Stmicroelectronics avec son PDE est une entreprise exemplaire avec son PDE. Cela prouve, s'il en était besoin, que tous les beaux discours doivent être suivis d'actions concrètes, de réalisations.

Voir réponse globale

M35 – Anonyme - registre du Sitcat.

Habite Tours centre et se déplace exclusivement à vélo et à pied.

S'estime en cohérence avec l'objectif du PDU.

Faute de convictions aurait peut être renoncé en raison :

- Du manque de places de stationnement pour les vélos ;
- De l'absence de stationnement vélos abrités (exposés à la pluie toute l'année les jours de travail, ils s'abîment vite) ;
- Manque de passerelles au- dessus des fleuves réservées à la circulation douce, type Pont de fil, entre Saint Avertin et Tours (carrefour du Lac extrêmement dangereux et pollué...donc totalement dissuasif) entre Saint Cyr et Tours (rue du docteur Chaumier) obligeant à passer par le pont Napoléon, très emprunté depuis la ligne de tramway et détour sensible en tant que cycliste.

Merci de tenir compte de ces expériences vécues.

Observations du SITCAT :

61. Stationnement vélos sécurisés

Dans le cadre de la réalisation de la première ligne de tramway, le SITCAT a souhaité installer des abris vélos sécurisés pour les usagers des transports en commun. 5 sont en service, 2 le seront prochainement, 2 sont à l'étude. L'expérience pourrait être étendue aux lignes fortes de bus, voire à certaines lignes périurbaines, avec des modules adaptés.

Le projet met l'accent sur les déplacements doux. C'est indéniable. La réalisation doit suivre. Le traitement des points noirs que vous signalez doit être réalisé en priorité.

Voir réponse globale

M37 avec photos – Monsieur Alexandre LISSY - registre du Sitcat.

Se déplace quasi exclusivement à vélo sur le trajet domicile travail.

Relève :

- Inattention de la part des automobilistes ;
- Appropriation de l'espace cyclable par les véhicules ;
- Inadéquation du domaine cyclable avec les besoins, c'est à dire le manque de

pistes cyclables de bonne qualité ;

- Manque de solutions de garage, notamment sur les gares.

Abonné forfait TGV Tours Paris a besoin d'un moyen de stationnement à proximité de la gare sur une amplitude horaire adaptée aux TGV. Ce n'est peut être pas le besoin le plus répandu, mais cela correspond à pouvoir aller prendre le train à vélo. Gare de Saint Pierre des Corps vraiment mal dotée avec un parking squatté par les deux roues motorisées (Effia).

Satisfait dans l'ensemble des objectifs du PDU. Relève qu'il s'agit surtout d'études à réaliser.

Relève un point qui joue énormément sur la sécurité : le manque de respect et

l'irresponsabilité de certains automobilistes. Demande une campagne de sensibilisation.

Espère ne pas avoir la même déconvenue qu'avec les aménagements cyclables le long du tramway.

Vos remarques sont pertinentes.

Le projet est caractérisé par un nombre important d'études...qui font souvent suite à des études. On réfléchit souvent en Touraine et on agit rarement. En fait, le Tourangeau adore peser le pour et le contre dans des discussions sans fin, dont il repousse la conclusion au lendemain.

Les aménagements cyclables le long du tramway sont souvent décriés à juste titre.

Voir réponse globale

M40 (partie) avec un orthophotoplan des Rives du Cher et une proposition de ligne structurante La Riche gare de Saint Pierre des Corps via la place de la Liberté sur carte du réseau structurant du projet– Monsieur Hugo MASSIRE - registre du Sitcat.

Action 2. Conforter le schéma directeur cyclable de l'agglomération.

L'augmentation du linéaire de voies cyclables ne doit pas dissimuler de grandes disparités qualitatives entre les pistes en site propre, les bandes cyclables, les couloirs seulement séparés de la circulation générale par quelques traits de peinture.

Continuer à agir en direction d'une fluidification des itinéraires.

Le cas de la rue Nationale pose un problème de fond : comment encourager l'utilisation du vélo, si l'itinéraire le plus lisible et le plus direct est interdit aux cyclistes ? Le règlement rentre ici en conflit non seulement avec la pratique , mais avec l'instinct.

Action 3. résorber les discontinuités majeures du réseau doux.

Remarque l'absence de nouveau franchissement des voies ferrées entre le quartier Febvotte et les Rives du Cher pourtant prévu au moment de l'enquête publique du tramway, de celle du PLU de Tours et présenté comme essentiel pour la fréquentation de la station de tramway Suzanne Valadon et pour l'aménagement Saint Lazare. Présente sur orthophotoplan tout l'intérêt d'un franchissement piétons – cyclistes de la voie ferrée au droit de la station Suzanne Valadon du tramway (plusieurs centaines de logements). Ajoute que des enfants traversent à pied les voies ferrées pour rejoindre le collège et que le rond point Saint Sauveur ne peut, vu son niveau de circulation, offrir une sécurité suffisante aux piétons et cyclistes. La coupure est de 1250 mètres entre les deux points de franchissement existants.

A la réunion publique de présentation du projet de septembre 2013, le responsable de l'étude a botté en touche en déclarant qu'il existait plus d'une dizaine de coupures urbaines dans l'agglomération et qu'il fallait faire des choix.

Pose la question de la hiérarchie dans les choix. En termes de fréquentation et lien social créé ne voit guère de projet plus urgent, a fortiori pour un coût comparativement modeste étant donné la faible longueur du franchissement par rapport à d'autres.

S'étonne, à l'opposé, du nouveau franchissement du Cher en amont du pont d'Arcole, même si les conditions de circulation actuelle des cyclistes sont inacceptables. L'ouvrage existant , distant de seulement 150m , peut assurer sans doute les fonctions voulues, sans que l'on ait à

envisager un ouvrage neuf de 240 m de portée contre 50 à Febvotte. Souhaite l'étude d'un rééquilibrage du partage des modes sur le pont existant ou, à défaut, d'étudier l'élargissement du tablier.

Observations du SITCAT :

62. Franchissements modes doux (4)

L'observation est d'autant plus recevable que c'est précisément ce que dit le PDU : « Avant d'envisager toute nouvelle infrastructure, il conviendra d'expertiser toutes les possibilités d'aménagements des franchissements existants. » (action 6 : « Résorber les discontinuités majeures du réseau doux »). L'échelle de la carte figurant les principaux franchissements envisagés (figure 9 P. 37) ne permet pas une localisation précise de ces franchissements mais seulement une localisation de principe.

La rue Nationale est prévue en zone mixte au Plan Vélo. La voie est partagée tram/cycliste/piétons. Les piétons ayant la priorité sur les deux premiers. Mais, il y a la loi et la réalité, la réglementation et les hommes. Le piéton et le cycliste veulent rester libres de leur trajectoire sans cesse improvisée, quitte à se percuter à l'occasion. C'est la raison principale du choix de leur mode de déplacement.

Le franchissement des coupures est indispensable pour tous les modes de déplacements. C'est le souci principal du PDU. Le franchissement Suzanne Valadon est indispensable et n'est pas le seul.

La construction d'une passerelle en amont du pont d'Arcole comme sur la Loire de La Riche et les autres voies ferrées ne serait pas du luxe. Cela vaudrait mieux que de dépenser 130 millions d'euros dans une n...ième modernisation des voies ferrées.

Voir réponse globale

M46 (partie)– Madame Véronique JORGENSEN - registre du Sitcat.

- 1) Attente avec impatience de l'entretien des pistes cyclables : poignet fracturé lors d'une chute due à un nid de poule ; déstabilisation de trajectoire provoquée par le passage d'une voiture dans une énorme flaque d'eau sur les quais de Saint Cyr ; pneus régulièrement crevés sur le mauvais revêtement du pont Napoléon.
- 2) Absence de continuité des aménagements cyclables notamment au niveau de carrefours où l'on se sent dans une totale insécurité et totalement dépourvu d'indication claire, que ce soit pour le cycliste ou l'automobiliste. Il semble que certaines portions du trajet tramway aient oublié les cyclistes au profit des automobilistes. A revoir en urgence.
- 3) Déploire la multiplication des voies partagées piétons/vélos qui présentent un réel danger et un sentiment d'insécurité partagé : piéton renversé qui a fait un écart non prévisible au moment de l'arrivée du cycliste derrière lui ; frayeur à un piéton auquel il faut taper sur l'épaule pour signaler son arrivée, car les écouteurs qu'il avait sur les oreilles l'empêchaient d'entendre l'avertisseur sonore du cycliste derrière lui ; morsure par le chien d'un piéton en passant à sa hauteur.
- 4) Espère un changement de mentalité des automobilistes qui utilisent les bandes cyclables comme aire de stationnement.
- 5) Rêve de pouvoir un jour de pouvoir franchir la Loire de Saint Cyr à La Riche pour rejoindre un potager sans faire le détour par le pont Napoléon. Possibilité évoquée depuis 1990, année d'ouverture du premier pont de Saint Cosmes.

Le sentiment d'insécurité partagée entre piéton et cycliste est une donnée nouvelle dès lors que la voiture, principal danger jusqu'ici, disparaît de la chaussée. A tel point que de

nombreux cyclistes préfèrent circuler dans la circulation générale où tout le monde fait attention à tout le monde. Le fait de passer alternativement de pistes cyclables confortables à la chaussée classique relâche l'attention, puis la nécessite à nouveau. Ce qui est source d'accidents. C'est pourquoi il faut concevoir de véritables réseaux cyclistes maillés. Mais, aucune solution ne serait totalement satisfaisante. La clef est la tolérance de l'autre acquise par l'éducation : le savoir vivre ensemble.

Voir réponse globale

M54 (partie)- Monsieur Thierry PARARD – avec plan - registre du Sitcat.

Le PDU ne s'inscrit pas assez dans ce que seront les déplacements à l'échéance de dix ans, compte tenu de la concentration des zones urbaines et de la situation des futures ou extensions des zones d'activités. A savoir, comme cela a été le cas en région parisienne et comme on le constate déjà dans l'agglomération : l'augmentation des usages de deux roues motorisés ou non.

L'usage des deux roues motorisés constatés dans les grandes métropoles pour les déplacements individuels domicile travail ou de petites livraisons devrait se développer à Tours. Il est insuffisamment traité dans le projet.

Voir réponse globale

M67 (partie)– Madame Martine MIGAUD et Monsieur Franck Le ROY – registre du Sitcat.

Dans les petites agglomérations comme Vernou sur Brenne, où ils résident, rien n'est aménagé pour la circulation des vélos et il est nécessaire d'être très vigilant, en particulier les enfants, avec la circulation des bus car la majorité des conducteurs ne respecte pas les limitations de vitesse. Sensibiliser et former les conducteurs de bus sur ces aspects de sécurité routière.

Alors d'accord pour trouver des moyens alternatifs aux déplacements en voiture, mais en toute sécurité !

Des observations ont fait état de la vitesse excessive de certains bus ; cas heureusement très ponctuels, qu'il ne faut pas hésiter à faire connaître à Fil Bleu ou Fil Vert.

Voir réponse globale

M69– Monsieur Benoît BOURDACHE – registre du Sitcat.

Présente un document de 12 pages avec photos formulant des vœux d'installation de stationnements vélos de qualité au sein des zones commerciales ou des zones d'activité accueillant du public.

Certaines de ces zones privées sont mal équipées ou dépourvues en stationnement vélo.

Décrit les matériels de stationnement adaptés et non adaptés. Ils doivent permettre d'attacher le vélo en deux points comme les arceaux scellés correctement dans le sol.

Les râteliers/étriers, pince roue, papillons sont à proscrire car ils voilent les roues des vélos et ne sont pas efficaces contre vol. La communauté d'agglomération l'applique.

Ne pas se limiter à l'espace public, mais chercher une solution en partenariat avec les aménageurs pour le généraliser dans l'espace privé, notamment les commerces.

Liste les actions à mener en 8 points.

Utiliser un antivol de qualité. Propose quelques idées :

- Comme pour le chèque vélo assistance électrique, imaginer un chèque antivol de qualité ;

- Imaginer un jeu pour faire gagner des antivol de qualité.
Revoir avec le bailleur privé l'aménagement des parkings pour sécuriser le déplacement des cyclistes. Les familles doivent pouvoir faire leurs courses en vélo en toute sécurité.

Vos propositions sont intéressantes.

Par contre, je ne suis pas favorable au chèque vélo assistance électrique et encore moins au chèque antivol de qualité. Pourquoi pas un chèque chaussures pour les piétons, pendant qu'on y est ? Il y a mieux à faire dans l'emploi des deniers publics.

Voir réponse globale.

M71– madame Armelle GALLOT-LAVALLÉE – registre du Sitcat.

Conditions nécessaires à l'augmentation significative de la part des déplacements à vélo :

- Rendre plus lisibles les pistes cyclables existantes ;
- Les pistes cyclables doivent être prises impérativement sur l'emprise de la voirie voiture et non sur les trottoirs ;
- Proposer des emplacements sécurisés dans les quartiers très urbanisés là où il est impossible de garer son vélo à son domicile ;
- Supprimer une voie voiture sur l'axe Loiseau - d'Entraigues - Saint Eloi et la mettre à disposition des cyclistes ;
- Développer les zones de rencontre.

Observations du SITCAT :

63. Aménagements cyclables

La proposition de suppression d'une voie voitures au bénéfice des cyclistes sur les boulevard Heurteloup et Béranger ne semble pas compatible avec la proposition d'axes forts pour les transports en commun sur cet axe majeur est-ouest. D'autre part, les cyclistes sont autorisés à circuler sur le mail piétonnier et des travaux récents ont abaissé les trottoirs pour faciliter cette circulation. Il reste néanmoins de nombreux cyclistes sur la chaussée.

De bonnes idées dont certaines sont exprimées dans d'autres observations.

Les zones de rencontre sont des zones mixtes de la voiture...au piéton. L'intérêt majeur est que tout le monde roule ou marche au pas ou à la marche à peine rapide. Chacun adaptant en permanence sa trajectoire et sa vitesse dans le respect de l'autre. C'est peut être la meilleure solution dans certains lieux adéquats. Voir réponse globale.

L37 (partie) - Monsieur ANDRE Rodolphe - registre du Sitcat.

Aménager le bas de l'Alouette – continuité de l'avenue de Grandmont – au profit des déplacements doux.

Point noir signalé dans plusieurs observations.

O114(partie) – signé illisible - registre Joué-lès-Tours.

Elargir et prolonger les circulations douces du secteur Vinci – Joué – La Gitonnière – Chambray.

TC et voies cyclables directs de Joué vers les Halles de Tours et Bretonneau.

Séparer au maximum par des haies basses les trottoirs et pistes cyclables des chaussées sur les

axes les plus fréquentés.

Réaliser plus de pistes cyclables et aménager plus de continuités d'itinéraires.

Voir réponse globale.

Réponse globale pour les déplacements doux : piétons et cyclistes.

1. *L'objectif 2023 du PDU est de maintenir à 30 % la part de la marche à pied et d'augmenter de 4 à 9 % la part du vélo dans les déplacements urbains. La mise en œuvre du Plan Piéton prenant en compte l'augmentation et le vieillissement de la population. Les actions n°5 : mettre en œuvre un programme d'entretien et de rénovation du réseau cyclable, n°6 : résorber les discontinuités majeures du réseau doux, n° 7 : diminuer l'encombrement des trottoirs, n°33 : appliquer des principes de partage de l'espace public, n°35 : repenser la place des modes doux dans les zones d'activités économiques et commerciales et n° 43 : poursuivre la politique de développement des zones apaisées doivent répondre, si elles sont effectivement réalisées, à la plus grande partie des observations du public.*
2. *La mise en œuvre d'un programme d'entretien et de rénovation du réseau cyclable laisse entendre qu'il ne l'a pas été jusqu'à présent.*
3. *La résorption des seules discontinuités majeures ne suffit pas pour assurer la continuité du réseau. C'est l'ensemble du réseau qu'il faut fluidifier ou, à défaut, des parties significatives incitant à l'usage du vélo. L'effort est à faire sur les carrefours, les ronds-points et les arrêts de bus et de tramway. Sur ce dernier point, c'est révélateur de l'absence de cyclistes au niveau décisionnel des projets.*
4. *Parmi les modes de déplacements, ce sont les piétons et les cyclistes qui sont les plus pénalisés par l'insuffisance du nombre de franchissements des coupures. Déjà peu nombreux, ils leur sont, soit interdit, soit mal adapté. Ne retenir que 4 franchissements de coupure sur 10 ans est jugé insuffisant.*
5. *La sécurité du cycliste et du vélo conditionnent le recours à ce mode de déplacement. A cet égard, la bande cyclable réduisant la largeur d'une voie de circulation souvent étroite doit être abandonnée. Sa longueur ne sert qu'à grossir de manière artificielle le bilan en cheminements doux des gestionnaires de voies sans tromper quiconque.*
6. *Le contre-sens cycliste (double sens), les voies mixtes piétons-cyclistes provoqueraient insécurité et confusions. Ils dégraderaient le confort et la rapidité de l'usage du vélo. ce n'est pas étonnant car les deux sont des mobiles de natures différentes. L'idéal est un site propre pour chacun quand c'est possible. Une couleur d'enrobés spécifique à chacun définie au niveau national ou européen donnerait davantage satisfaction.*
7. *L'usage du vélo présente le plus fort potentiel de report modal permettant d'atteindre les objectifs du plan. Il me semble même plus fort que celui des transports en commun.*
8. *Reconsidérer l'abandon du Réseau Express Vélo et réaliser une passerelle sur la Loire entre La Riche et Saint-Cyr-sur-Loire seraient interprétés comme un signal fort en faveur du vélo, jusqu'ici à court d'idées et de réalisation depuis La Loire à Vélo.*
9. *Le projet considère les déplacements et le stationnement des véhicules et des vélos dans l'espace public. C'est oublier que la rue est aussi un lieu de stationnement des piétons entre eux pour converser, débattre, se détendre....La rue n'est pas qu'une voie de circulation. Elle est créatrice de lien social. En tenir compte dans l'aménagement.*

Observations relatives à l'intermodalité et aux liaisons transversales.
--

O42 (partie) – MARTINEAU - registre Saint Cyr sur Loire.

Mentionne que l'arrivée du tram – une vraie réussite – ne doit pas faire oublier qu'il ne dessert qu'une partie de l'agglomération.

Une vraie politique des transports alliant tous les modes de transports en commun, les parkings relais, les parties cyclables permettrait de limiter à coup sûr l'utilisation de la voiture au lieu de supprimer des voies, des parkings rendant de plus en plus déplorables les déplacements en ville.

La nouvelle organisation de lignes de bus ne prend pas assez en compte les déplacements transversaux de commune périphérique à commune périphérique. Ce qui est fort dommageable pour les habitants de la première couronne.

En accord avec les idées exprimées.

Voir réponse globale.

O60 (partie)–Madame Véronique RENODON - registre Saint Cyr sur Loire.

Travaille dans l'immobilier, se déplace dans de nombreuses communes et est beaucoup à l'écoute des besoins de ses clients.

Regrette de ne pas voir apparaître dans les grandes orientations du PDU l'évolution des besoins comme les déplacements tangentiels.

Espère que les personnes travaillant sur le PDU tiennent compte des intérêts généraux et de l'équilibre nécessaire à la vie des citoyens.

Rien ne permet de mettre en doute le souci de l'intérêt général des concepteurs du projet.

Voir réponse globale.

L3 (partie)– Monsieur GILLOT- registre Saint Cyr sur Loire.

Aujourd'hui, presque tout est réalisé dans une optique de déplacements radiaux vers le centre de Tours : voies ferrées, transports collectifs... L'implantation d'activités en périphérie de la ville centre induiront de plus en plus de déplacements tangentiels qui doivent être pris en compte dans le PDU.

Prévoir une application dans les dix ans une tarification et une communication communes dans la zone du PDU entre les différents transporteurs, l'usage d'une même carte aux parkings relais ou aux garages vélos. En effet, les moyens existent aujourd'hui.

Un plan de communication sur le PDU relatif à l'éco-mobilité est prévu à court terme et la communication sur le PDU pendant toute la durée du plan.

La mise en place d'une tarification multimodale et d'une billettique interopérable est prévue sur toute la durée du plan.

Voir réponse globale.

O127(partie) – Monsieur Joël AGEORGES - registre Fondettes.

L'intermodalité suppose la convergence de flux de circulation. La zone du val de Choissille au pied du diffuseur desservant le nord-ouest, près du périphérique et de la ligne ferroviaire est adaptée pour une plate forme multimodale avec un parking relais et raccordement du flux Fil Vert.

Oui, l'endroit est stratégique, mais aussi sensible en raison de la qualité du paysage du val.

*Les espaces entre le périphérique et la voie ferrée pourrait être utilisés en « cachant » les véhicules entre les remblais. Etude à lier à la nouvelle gare de l'ensemble La Membrolle-Fondettes-Saint Cyr sur Loire et franchissement doux de la Loire par passerelle dédiée ou sur le pont du chemin de fer.
Voir réponse globale.*

M16 (partie)– Madame Céline FOURRÉ – registre du Sitcat.

Pourquoi les élèves des communes de l'agglomération ne bénéficient pas de l'aide du conseil général ?

Un élève de seconde habitant Amboise et allant en lycée privé à Tours paie 13€ par mois (train+bus) alors qu'un élève de seconde de Vernou allant dans son lycée de rattachement à Tours-Vaucanson paie plein tarif Fil Bleu scolaire de 25 €.

Un élève habitant le bourg de Noizay paie 13€ alors qu'un élève de Vernou vallée de Cousse (qui n'a pas d'arrêt de bus à proximité) paie 25€.

Expliquer.

Cas concret de disparités tarifaires. La solution : tout aligner sur le meilleur prix ou progressivement sur un prix moyen.

M17 (partie)– Madame Dominique LECOMTE-MOINE – registre du Sitcat.

Demande une politique tarifaire égalitaire.

Se rendre à, pied ou à vélo à un arrêt de bus est pénalisé par rapport à un automobiliste récompensé par un tarif attractif en se rendant à un parking relais.

Observations du SITCAT :

64. Tarification P+R

La tarification adoptée depuis leur création dans les P+R vise à encourager l'intermodalité mais aussi le covoiturage : la bonification tarifaire n'a vraiment d'intérêt qu'à partir de 2 personnes. Elle est valable quel que soit le mode.

Pas de tarif réduit pour les enfants.

Pourquoi ne pas instaurer la gratuité comme dans certaines villes ?

La gratuité se paie toujours quelque part. Pourquoi ne pas instituer une taxe payée par quelques uns au profit de quelques autres. Ce qui serait non moins inégalitaire.

M40 (partie) avec un orthophotoplan des Rives du Cher et une proposition de ligne structurante La Riche gare de Saint Pierre des Corps via la place de la Liberté sur carte du réseau structurant du projet– Monsieur Hugo MASSIRE - registre du Sitcat.

Actions 10, 15, 16 et 17 relatives à l'intermodalité.

Le réaménagement de l'accessibilité aux deux principales gares de l'agglomération est une question stratégique. Préserver la qualité architecturale et paysagère de la place du général Leclerc. La solution de repli du stationnement permanent sur le parking des Peupliers est bonne.

Développer une réflexion sur le stationnement des cars de tourisme trop peu traité dans le PDU.

Hôpital Trousseau pôle d'échanges ?

Développer l'offre de stationnement sécurisé au niveau des gares tant pour les voitures individuelles que pour les cycles.

Le stationnement des cars de tourisme n'est pas abordé dans le projet, comme celui des poids lourds et des motos. Il conditionne la création des circuits touristiques.

Réponse globale sur l'intermodalité.

L'aménagement des pôles d'échanges d'amélioration et locaux est complexe. Elle est prévue à court et moyen terme par le projet.

Le PDU ne doit pas favoriser une partie du périmètre et négliger le reste.

Les déplacements transversaux feront l'objet d'études ultérieures selon le dossier. Les observations du public au cours de cette enquête les rendent plus urgents. Ils représentent un potentiel de report modal en périphérie et dans le noyau urbain.

Un pôle d'échange d'agglomération pourrait être organisé dans le Val de Choissille, avant qu'il ne se crée lui-même de façon désordonnée et préjudiciable à l'environnement.

<i>Observations relatives au stationnement.</i>
--

Vélos

O26 (partie) - Monsieur TRICOT - registre Saint Cyr sur Loire.

Demande la mise en place de davantage d'espaces dédiés au stationnement des vélos et des motos afin de limiter l'encombrement des cheminements piétons.

Le stationnement sécurisé des vélos est traité par le projet dans les pôles d'échanges et les gares.

Voir plus loin pour les motos.

O130 (partie) - Monsieur ANDRE Rodolphe - registre du Sitcat.

Besoin de places privées pour les vélos, poussettes et trottinettes.

Les places privées ne relèvent pas du PDU. Mais, le projet a le souci du stationnement résidentiel, y compris et surtout automobile, en saisissant et favorisant les opportunités foncières de création de nouvelles formes de stationnement de résidents réalisés par opérateurs privés ou par les collectivités.

Deux-roues motorisés

O50 (partie)–Monsieur François MILLIAT - registre Saint Cyr sur Loire.

Rien n'est prévu pour les motos, scooters et petits engins à moteur : pas de parkings spécifiques et sécurisés.

Observations du SITCAT :

65. Stationnement deux roues motorisés

Les parkings publics sont ouverts aux deux roues motorisés et disposent d'une zone spécifique et généralement sécurisée. Le diagnostic et les groupes de travail n'ont pas fait apparaître de besoins particuliers en la matière, sauf en Gare de Saint-Pierre-des-Corps.

Le projet prévoit de proposer une offre de stationnement avec services pour les deux roues motorisés et non motorisés.

Automobile

O47 (partie) - Monsieur Raymond LEREBOURG - registre Saint Cyr sur Loire.

Se plaint des difficultés de stationnement et de circulation avenue Jacques Blot à Saint Cyr. Suggère de s'inspirer de la rue Victor Hugo et de la rue des Amandiers.

Cas ponctuel que le PDU ne traite pas. Mais cette observation sera transmise via ce rapport.

O49 (partie)–Madame Francine LEMAIRE - registre Saint Cyr sur Loire.

Ne comprend pas cet engouement à vouloir supprimer la circulation des voitures. Il faudra toujours un véhicule et lorsque l'on habite loin des parkings relais, il vaut mieux descendre en voiture...d'où l'utilité des parkings en ville...pour favoriser les commerces.

La voiture restera le mode de déplacement le plus utilisé : 47 % au lieu de 55 %, si l'objectif est atteint.

Voir réponse globale.

O50 (partie)–Monsieur François MILLIAT - registre Saint Cyr sur Loire.

Encourager les promoteurs à prévoir au moins deux places par logement.

Il n'est pas prévu de parkings relais aux entrées Nord-Ouest et Ouest de Saint Cyr.

Rien n'est prévu pour l'aéroport dont le trafic a augmenté de 40 % en 2012. Parkings trop petits : des voitures sont dans les champs. Le tram s'arrête à 600 m. Rien n'est prévu pour les piétons.

Dans les corridors des 500 m autour des axes forts de transports urbains, des normes plafond sont proposées dans les PLU dans le but de limiter le recours à la voiture particulière.

Ailleurs, non.

La capacité du parking de l'aéroport est du ressort du gestionnaire de l'aéroport et non du PDU. Celui ci prévoit une navette jusqu'au terminus du tramway Vaucançon.

Voir réponse globale.

O60 (partie)–Madame Véronique RENODON - registre Saint Cyr sur Loire.

Augmenter les places de stationnement plutôt que les réduire, car les familles ont plutôt deux voitures, car le véhicule est nécessaire pour transporter les enfants, les amener à l'école, faire les courses, travailler...

La réduction des places de stationnement ne peut être mise œuvre qu'après avoir offert des modes alternatifs de déplacements satisfaisants. Ce qui est loin d'être le cas dans certains secteurs de l'agglomération au vu des observations.

Voir réponse globale.

L3 (partie)– Monsieur GILLOT- registre Saint Cyr sur Loire.

Souhaite l'installation de parkings relais à l'ouest et au nord ouest de Saint Cyr sur Loire.
Demande à prévoir au moins deux places de stationnement par logement en raison du nombre de voitures, qui ne baissera pas du fait de l'augmentation de la population et du maintien de l'usage de la voiture, malgré la volonté très louable de faire baisser la proportion de déplacements en voiture au profit des modes alternatifs.

Deux places de stationnement par logement en périphérie du noyau urbain paraissent raisonnables et une dans le centre.

Voir réponse globale.

O63- Monsieur Jean Pierre CORBEAU - registre Tours hôtel de ville.

Observe que la suppression du stationnement dans certaines rues a un effet pervers sur la sécurité des piétons et des cyclistes en permettant aux voitures et aux poids lourds de rouler plus vite. Prend l'exemple de la rue René de Prie à Tours. La réduction des places de stationnement conduit à du stationnement sauvage dans les rues voisines au détriment du stationnement des riverains et crée un climat conflictuel.

Souhaiterait une réduction de la vitesse, la matérialisation des places de parking autorisées et le maintien ou le rabattement de places de parkings dans le quartier pour les riverains.

Observations du SITCAT :

66. Stationnement (2)

L'enquête stationnement réalisée dans le quartier Blanqui a démontré une réelle saturation se traduisant par un fort taux de stationnement interdit (trottoirs, bateaux...). L'explication semble liée non pas à la suppression de quelques places mais à l'extension du stationnement payant sur le boulevard Heurteloup qui a fait du quartier Blanqui, en entrée de ville, une « zone de fuite » pour les voitures ventouses stationnant des jours, voire des semaines sur la voie publique. La forte motorisation des ménages de ce quartier et le faible nombre de garages privés (pas de parking public), la proximité d'équipements culturels ou culturels attirant des automobilistes de toute l'agglomération, peuvent également expliquer cette saturation. Dans ce type de quartier, l'extension du stationnement payant avec mise en place d'un tarif résident préférentiel, peut s'avérer une piste de réflexion pour l'avenir (voir action 38 : « Faire évoluer la réglementation du stationnement »). Une autre piste consiste à développer des solutions de stationnement résidentiel, sur assiette publique ou privée (voir action 36 : « Repenser l'offre globale de stationnement » : le stationnement résidentiel hors voirie)

J'ai souvent constaté des situations conflictuelles. Ne pas oublier que l'espace public n'appartient pas aux riverains.

Voir réponse globale.

L13 (partie) – Chambre de commerce et d'industrie de Touraine (CCI Touraine).- registre de Tours hôtel de ville.

La zone de chalandise de l'agglomération est très étendue. Elle intègre pratiquement l'ensemble du département et une partie du Loir-et-Cher. Comme le commerce de périphérie, celui du centre ville de Tours a besoin de la clientèle extérieure pour vivre. Une clientèle qui est de plus en plus mobile et qui s'inscrit dans une recherche permanente de gain de temps. La

facilité d'accès est donc primordiale et il importe pour le dynamisme de l'ensemble de la cité de ne pas l'entraver.

S'il est trop tôt pour tirer des certitudes sur les changements que la mise en service du tramway pourrait induire dans le comportement des consommateurs, la CCI Touraine s'inquiète de la politique qui est menée de réduction drastique du stationnement. La politique de promotion des transports en commun, du vélo et de la marche à pied doit reposer avant tout sur la conviction, les changements des mentalités et non sur la contrainte.

Pour les visiteurs et les chalands, l'objectif du projet est de favoriser l'usage des transports en commun, sans pour autant empêcher les accès en voiture, dans une perspective de juste équilibre entre vitalité économique et cadre de vie.

Equilibre est le mot clé. Trop de voies piétonnes avec un tramway aboutit à une désertification commerciale prélude à un habitat dégradé, fortement contraint par la réglementation relative à la protection du patrimoine bâti et parfois squatté. L'offre de stationnement doit donc rester substantielle avec une bonne rotation des véhicules.

Considérant les réseaux de tramway réalisés depuis plusieurs années, il est communément admis que le tramway a un effet accélérateur de tendances. Il n'inverse pas la tendance au déclin ou à l'expansion d'un quartier.

Le projet prévoit effectivement de concevoir la réglementation et la tarification du stationnement comme un outil de réduction des avantages de la voiture sur les autres modes (augmentation du coût de stationnement à la journée).

Voir réponse globale.

L14 (partie) – Club « Pôles commerciaux et grandes enseignes ». Observation sous forme de pétition signée par des présidents, directeurs de grandes enseignes ou centres commerciaux : AUCHAN Chambray les Tours, Saint Cyr sur Loire, La petite Arche, LE PRINTEMPS, Les Atlantes, association l'Arche de Tours Nord, BRICOMARCHE La Ville aux Dames, GEANT CASINO, L'HEURE TRANQUILLE, association CHAMBRAY GRAND SUD.

Accès de la clientèle au centre ville.

L'expérience prouve que les parkings relais sont efficaces à condition d'être :

- nombreux ;
- au plus près de la ligne de tramway et des lignes de bus ;
- au plus près du centre ville ;
- suffisamment calibrés et sécurisés.

Il semble que ces conditions ne soient pas suffisamment réunies dans le projet, capacité et nombre de parkings particulièrement.

Le projet prévoit des parcs relais de proximité et des parcs relais de périphérie. Il a pour objectif de les améliorer. De même pour les parkings en ouvrage.

7 parcs relais sont opérationnels à proximité des lignes de tramway et Tempo 2.

3 sont prévus à Saint Pierre des Corps nord et sud et à La Riche nord.

L'offre de places sera augmentée et diversifiée.

Voir réponse globale.

L15 (partie) – Europe Ecologie Les Verts 37. Monsieur Pierre LAFOURCADE.- registre de Tours hôtel de ville.

Le document voit bien qu'il n'y aura pas de politique de développement des alternatives à l'automobile sans remettre en cause l'espace dont elle jouit quasiment gratuitement dans nos villes. Il insiste sur la réduction de l'accès au stationnement (actions 36 et 31 pour le 145— PDU agglomération tourangelle, ordonnance du Tribunal administratif d'Orléans n° 14 E13000148/45 du 21/05/2013

stationnement privé, 38 à 40 pour le stationnement public), ainsi que sur la nécessité de reconquérir une partie de la voirie pour d'autres usages que la circulation automobile.

Voir réponse globale.

O99(partie) –Madame Laurence HORVAT - registre Notre Dame d'Oé.

Pour limiter la circulation dans l'aire du PDU, il faut proposer des solutions alternatives en périphérie de l'agglomération en créant des points de connexion avec de nombreux parkings relais.

Le projet ne prévoit pas de parcs relais en périphérie du noyau urbain. Voir L 14.
Voir réponse globale.

L31(partie) – Monsieur et Madame MESKO.- registre de Fondettes.

Fondettes est étendue avec des habitations éloignées des lignes de bus, l'usage de la voiture y est souvent obligé. Une offre de parking intéressant le nord-ouest de l'agglomération pourrait contribuer aux objectifs du PDU.

Demande formulée par plusieurs observations.
Voir réponse globale.

L32(partie) – Monsieur André LACOMBE.- registre de Fondettes.

Le programme esquissé en axes, orientations et actions est potentiellement riche. On doit s'interroger, au vu des réalisations actuelles concernant certains points pourtant jugés capitaux dans le document, sur la réalité de leur mise en œuvre à court terme. Le projet reconnaît enfin la nécessité de compléter en termes de transport l'axe nord-sud par un équipement de l'axe est-ouest. Toutefois, cet équipement semble bien ne concerner que la rive gauche de la Loire. En conséquence, souhaite la réalisation d'un parking relais sur le trajet du bus 11(proche du pont de la Motte) et d'un autre sur celui du 50.

Un parc relais improvisé existe à proximité de la halte ferroviaire désaffectée de Fondettes et un parc relais sera étudié à La Riche proche du trajet du 50.
Voir réponse globale.

M22 (partie)– Madame Sylvie BEILLARD – registre du Sitcat.

Manque de parkings relais à l'ouest de Saint Cyr pour permettre ensuite de franchir la Loire et d'aller en centre ville de Tours.

Oui, parcs relais plusieurs fois demandés.
Voir réponse globale.

M40 (partie) avec un orthophotoplan des Rives du Cher et une proposition de ligne structurante La Riche gare de Saint Pierre des Corps via la place de la Liberté sur carte du réseau structurant du projet– Monsieur Hugo MASSIRE - registre du Sitcat.

Actions 17 et 31 relatives au stationnement.

S'interroge sur l'absence d'un pôle d'échanges et/ou d'un parking relais au nord de Saint Cyr
146— PDU agglomération tourangelles, ordonnance du Tribunal administratif d'Orléans n° 14
E13000148/45 du 21/05/2013

prévu dans différents documents. Il serait bon de disposer à proximité de la gare de La Membrolle ou du pôle santé Alliance d'un espace d'échanges et de rabattement permettant aux usagers venant des D 938 et 959 de gagner le centre ville par les transports en commun. Une politique coercitive en matière de stationnement urbain est le seul moyen de développer des transports urbains en commun et des modes actifs ainsi que d'améliorer le visage des villes. Propose d'aller plus loin en interdisant l'accès automobile à certains secteurs à l'exception des riverains. Par exemple au Parc de Grandmont. Il y est effarant au regard de l'importance de la desserte en transports en commun, de constater le développement des voies de circulation et des espaces de stationnement. Cette offre pléthorique de stationnement ne fait qu'encourager l'utilisation de la voiture individuelle.

Demande de parking relais au nord de Saint Cyr sur Loire fondée.

Le stationnement du Parc de Grandmont est un cas d'école, qui démontre que le stationnement est sans doute le problème le plus difficile à résoudre du projet.

Il serait utile de savoir pourquoi les étudiants de Grandmont privilégient la voiture, alors qu'ils bénéficient d'une importante desserte de transports en commun. Si des voies de circulation et des espaces de stationnement sont construits, c'est bien qu'ils répondent à un besoin qui n'est pas satisfait par les TC.

Un contrôle plus efficace des stationnements est l'objet de l'action n° 40.

Voir réponse globale.

O130 (partie) - Monsieur ANDRE Rodolphe - registre du Sitcat.

La limitation du nombre d'emplacements de parking voiture dans le secteur dense d'habitations de la ville ne correspond pas au nombre de véhicules possédés par les ménages et au besoin de places de stationnement. Il en résulte que les voitures stationnent sur l'espace public et que bien souvent l'emplacement privé prévu est utilisé en fait pour entreposer du matériel.

La limitation des places de stationnement privé bénéficie en fait aux promoteurs immobiliers. En conséquence, la limitation des places de stationnement privées va à l'encontre du but recherché en augmentant l'usage de la voiture et en encombrant l'espace public.

Observations du SITCAT :

67. Parkings relais

7 P+R fonctionnent actuellement sur l'agglomération, en lien avec la ligne de tramway et la ligne BHNS Tempo. D'autres sont prévus par le PDU à l'ouest et à l'est de l'agglomération, en lien avec les futurs axes forts. Le SITCAT rappelle que cette desserte par une ligne à forte fréquence et forte amplitude est une condition incontournable pour le succès de ces ouvrages. Cette raison explique que malgré de forts trafics automobiles, le PDU ne prévoit pas de P+R dans le nord-ouest de l'agglomération (Fondettes, Saint-Cyr, La Membrolle).

L'expérimentation de l'automatisation de ce service permet d'envisager des parkings de plus petite taille, voire sur des lignes de moindre fréquence mais aux principales stations (voir action 17 : « Diversifier les parcs relais »). La localisation de ces parcs relais de proximité n'est pas déterminée par le PDU : elle dépendra des opportunités foncières.

68. Contrainte

Le SITCAT partage entièrement l'idée qu'un changement des mentalités et des habitudes ne peut reposer sur la contrainte mais avant tout sur la conviction : c'est pourquoi il a prévu un axe entier sur le partage d'une culture de la mobilité dont l'orientation 2 « développer des outils de sensibilisation et de communication » vise à accompagner le changement par une

politique de sensibilisation et de communication axée sur l'usager et le citoyen. Au-delà de cet axe, c'est bien l'ensemble des actions du PDU qui répondent à cette conviction. Ce qui peut être ressenti comme une « contrainte » par les partisans de l'automobile (sur le stationnement ou le partage de l'espace public par exemple) est ressenti comme un juste rééquilibrage des avantages accordés exclusivement à l'automobile par les usagers des autres modes. Certaines contributions (M40, L15, O130...) demandent même une politique beaucoup plus coercitive en matière de stationnement notamment.

Remarque intéressante. Les normes de places de stationnement par logement ne doivent donc pas être des normes plafond, mais des normes de seuil ou plancher. C'est à dire un nombre minimum de places par logement aux frais du promoteur, du propriétaire, du locataire et non de la collectivité, exclusivement dans le domaine privé, dans le but de ne pas encombrer l'espace public. Raisonement séduisant en zone urbaine ou périurbaine à stationnement payant ou non. Les normes plafond ne limiterait donc pas l'usage de la voiture particulière, la deuxième ou troisième voiture étant souvent stationnée dans un garage délocalisé par rapport au logement. Voir réponse globale.

Réponse globale sur le stationnement.

- 1. Le projet ne prétend pas chasser la voiture de la ville même si, par principe, dans le cas où un aménagement de voirie implique une réduction du nombre de fonctions assurées par la voie concernée, la première fonction supprimée sera le stationnement automobile (hors stationnement spécifique : PMR, transports de fonds, livraisons, ...).*
- 2. Le levier du stationnement décrit par le projet vise à rééquilibrer les avantages et les inconvénients de chaque mode en faveur du report modal.*
- 3. Le stationnement est dans le projet un outil de régulation à maîtriser.*
- 4. Pour attirer et fidéliser de nouveaux usagers, le projet promeut l'amélioration des réseaux de transports en commun portant en priorité sur la performance des temps de parcours afin de garantir la rapidité et la fiabilité des déplacements.*
- 5. Soutenir qu'une politique coercitive en matière de stationnement urbain est le seul moyen de développer des transports urbains en commun et des modes actifs, c'est admettre que les sociétés ou organismes en charge de ces transports ou de promotion des modes actifs sont incapables de progresser par eux-mêmes et que tous les autres moyens ont été tentés en vain.*
- 6. Le défaut de stationnement est le principal grief fait à Tours. Le réduire pour compenser la déficience des transports en commun ne semble pas souhaitable.*
- 7. Des parcs relais en périphérie et aux principales pénétrantes dans l'agglomération sont demandés et justifiés, mais bien souvent existent déjà en utilisant les parkings de centres commerciaux.*
- 8. Etudier l'intérêt des normes plancher ou de seuil du nombre de places de stationnement de voitures par logement au regard de l'encombrement de l'espace public. Pour les vélos, le projet prévoit un seuil minimum. Pourquoi pas aussi pour les voitures ?*

Observations relatives au rapport mobilités et urbanisme.
--

M53 (partie)- Monsieur Bruno OLIVIER - registre du Sitcat.

L'axe « organisation de l'urbanisation du territoire favorisant les alternatives à la voiture » doit être respecté par les acteurs publics.

Le PDU prévoit de « promouvoir la mixité des fonctions (services, emplois, habitat, équipements...) autour des transports collectifs pour réduire les distances des déplacements et diversifier les usagers des transports en commun ».

Par exemple, l'agglomération de Tours ne doit pas laisser s'implanter un multiplex de cinémas à Tours nord. Sous la seule considération de l'impact sur l'aménagement du territoire, il met en péril le maillage et la diversité cinématographique dans les cités du nord Touraine et il en renforce l'assèchement commercial. Il va entraîner d'une part la perte financière des structures existantes Ciné off, le Balzac (Château Renault) et Studio (selon l'étude d'Hexacom environ 20% et d'autre part l'appauvrissement de l'offre recentrée sur les films rentables (le groupe Davoine a déjà été condamné en 2007 car il faisait pression sur les distributeurs).

Les conséquences économiques se cumulent aux nuisances environnementales et de santé publique.

Avec la disparition de Ciné off et le Balzac sur le nord de Tours, on va à l'encontre des objectifs du PDU.

Il ne faut pas s'étonner de cette observation, dès lors que le PDU prétend à jouer un rôle décisionnel dans l'urbanisme, l'économie et l'aménagement du territoire. Bientôt, le conflit Michelin va remonter au Sitcat ! Monsieur OLIVIER défend sa conception de l'offre cinématographique sur le territoire, c'est son droit. Il défend son gagne pain, c'est sa nécessité.

Le PDU est un outil, un guide de l'action des acteurs des déplacements urbains, qui doivent rester dans leur cœur de métier et être consultés sur l'aménagement du territoire dans leur strict domaine de compétence.

Le dossier fait état du recrutement nécessaire de deux urbanistes au Sitcat. C'est une erreur. Pourquoi pas recruter des experts en relations sociales ou des architectes paysagistes, pendant qu'on y est ? Il faut travailler différemment en sollicitant les compétences rassemblées dans une structure et sollicitées en tant que de besoin.

Ceci dit, le Multiplex cinématographique est un heureux exemple de réutilisation d'un site commercial en échec, qui permet la diffusion de films jusqu'à présent non offerts aux Tourangeaux.

<i>Observations relatives à l'utilisation de l'espace public et à la voirie.</i>

O47 (partie) - Monsieur Raymond LEREBOURG - registre Saint Cyr sur Loire.

Aucun des ralentisseurs de Saint Cyr n'est aux normes.

M40 (partie) avec un orthophotoplan des Rives du Cher et une proposition de ligne structurante La Riche gare de Saint Pierre des Corps via la place de la Liberté sur carte du réseau structurant du projet- Monsieur Hugo MASSIRE - registre du Sitcat.

Action 7 : diminuer l'encombrement des trottoirs.

Au sujet de l'encombrement des trottoirs et de l'espace public regrette que la première ligne de tramway n'ait pas contribué à changer la donne. Demande un effort pour limiter le coût et le nombre d'éléments de signalisation lors d'aménagement de voirie.

Action 34 : aménager la voirie pour faciliter la circulation des bus.

Note la tendance générale de l'aménagement viaire (multiplication des ronds-points, dos d'âne, chicanes), qui va à l'encontre de toute politique en faveur des transports en commun et, en particulier, du respect d'une bonne vitesse commerciale. Important travail à faire pour inviter les maires à limiter, voire supprimer ces aménagements et à utiliser les emplacements réservés pour régulariser le profil en travers des voies afin de faciliter les croisements,

notamment sur les coteaux de la Loire et du Cher.

Observations du SITCAT :

69. Aménagements de voirie et TC

Le SITCAT partage entièrement cette analyse (voir action 34 : « Aménager la voirie pour faciliter la circulation des bus »). Tout l'enjeu est de la faire désormais partager aux élus et aux techniciens des communes afin de concilier les différents impératifs notamment ceux de sécurité et ceux d'efficacité des transports publics. L'action 60 « Renforcer la coopération entre Autorités Organisatrices de Transports et gestionnaires de voirie » vise à faciliter ces échanges.

Le SITCAT note par ailleurs que ces aménagements sont également dénoncés par les exploitants agricoles qui rencontrent les mêmes difficultés que l'exploitant du réseau de transports en commun.

Action 44 : appliquer des principes de partage de l'espace public.

Aucune intervention sur le profil en travers de l'A 10 n'est possible sans baisse importante de trafic. S'interroge en conséquence sur l'intérêt d'aménagements lourds qui n'apporteraient pas d'amélioration sur les émissions de gaz nocifs, particules, nuisances sonores et olfactives. Propose de commencer par un traitement paysager le long de la rue d'Estienne d'Orves et de ne pas oublier que si l'autoroute ne doit pas être vue des Tourangeaux, elle doit donner à voir aux automobilistes en raison des nombreuses perspectives saisissantes qu'elle offre sur la ville.

Action 7. Le projet fait effort sur la nécessaire nouvelle utilisation de l'espace public qu'est la rue en diminuant la place prise par la voiture. La signalisation est un obstacle au déplacements doux : marche et vélo, qu'il faut favoriser pour améliorer la santé des citoyens. Toutefois, elle n'est pas faite pour les habitants du quartier, mais pour ceux des autres quartiers, professionnels, visiteurs et touristes. D'une façon générale, elle est insuffisante en Touraine : les plaques de noms de rue manquent souvent. Enfin, la rue doit être aussi un espace de rencontre, de conversation, de relations entre voisins pour créer du lien social. A ce sujet, la réapparition du banc public est souhaitable.

Action 34. Les aménagements viaires sont motivés par la sécurité routière en diminuant la vitesse des voitures et du même coup celle des bus. Ils ont prouvé leur efficacité, mais leur nombre important et leur localisation parfois surprenante, vus notamment de l'étranger, en font une caractéristique de notre pays qui prête à rire. Ils sont la conséquence d'une incapacité des autorités à sanctionner les contrevenants au code de la route et d'une éducation routière imparfaite. Mal signalés, ils peuvent être la cause d'accidents. Il convient de les limiter aux seuls endroits d'affluence des piétons et notamment des enfants. Ils ne doivent pas ralentir les secours et interdire l'accès des poids lourds (déménagements...) et des engins agricoles.

M47 (partie)– Agricultures et Territoires – Chambre d'agriculture d'Indre-et-Loire –
Monsieur Henry FREMONT - registre du Sitcat.

Emet un avis défavorable sur le projet de PDU en raison des aménagements de sécurité de la voirie réalisés sans concertation avec la profession agricole et des projets de voies nouvelles liés au périphérique nord et sud.

Les aménagements de sécurité mis en place par les différents gestionnaires de voiries, tant au niveau des voies existantes que de certaines voies nouvelles : rétrécissements, chicanes, murets centraux ou latéraux, etc ...se révèlent parfois de véritables obstacles pour la

circulation des engins agricoles. Ils rendent extrêmement difficile, voire impossible l'accès des agriculteurs à leurs parcelles avec des matériels pourtant indispensables à leurs interventions culturales.

La légitimité du principe de ces aménagements n'est certes pas contestable en termes de sécurité routière, mais ce qui pose un véritable problème est bien souvent l'absence totale de concertation avec les agriculteurs locaux ou la profession agricole en amont de ces opérations. Elle pénalise les agriculteurs parfois de façon particulièrement lourde en termes tant opérationnels qu'économiques, mais de plus les oblige à emprunter des itinéraires alternatifs plus longs et moins adaptés, ce qui s'avère au final peu satisfaisant pour la sécurité.

Lorsque les agriculteurs sont associés en amont à la conception de ces aménagements, les solutions mises en œuvre sont généralement tout aussi satisfaisantes et efficaces pour la sécurité de tous, sans coût supplémentaire et avec des contraintes bien moindres pour la circulation des engins culturels.

Observation pertinente. La concertation ne devrait pas devoir être rappelée aux services concernés.

L37 (partie) - Madame Christèle HERVÉ et Monsieur Philippe SALÉ - registre du Sitcat.

Attirent l'attention sur l'arrêt de bus Mareuil non sécurisé dans une partie de la rue de Vallières. Il manque un trottoir qui permettrait notamment à leurs enfants de se rendre à l'arrêt de bus sans danger (du stop au 66 rue de Vallières à l'arrêt Mareuil).

Relève de Fil Bleu et de la ville de Fondettes.

O130 (partie) - Monsieur ANDRÉ Rodolphe - registre du Sitcat.

Abribus insuffisamment nombreux.

Les noms de rue ou de place ne sont plus systématiquement indiqués par une plaque. Cela nuit à la fluidité de circulation.

Les passages protégés pour piétons sont trop rares et parfois mal positionnés par rapport au flux des piétons.

Manque de signalétique pour améliorer le comportement des piétons ;

Indiquer les noms des stations de bus et de tramway, car ils peuvent être des repères ou des marqueurs d'un quartier.

Matérialiser dans le revêtement la prévalence des piétons sur les voitures.

Voir M 40 ci-dessus pour la signalisation.

Pour les passages protégés, c'est aussi aux piétons d'adapter leur itinéraire aux contraintes de la voirie.

Les noms des arrêts doivent être visibles de loin pour les cyclistes et automobilistes, notamment les touristes.

Marquer sur le sol une prévalence est une bonne idée, car la prévalence n'interdit pas l'accès ou l'usage, mais alerte sur un risque ou un danger et agit sur le comportement. J'ai exprimé plus haut l'idée d'enrobés de couleurs différentes pour les piétons, les cyclistes et les véhicules motorisés, qui serait mise en œuvre au niveau national ou, mieux, européen.

<i>Observations relatives à l'accessibilité.</i>

O26 (partie) - Monsieur TRICOT - registre Saint Cyr sur Loire.

Demande la mise en accessibilité des gares de Tours et de Saint Pierre des Corps : hauteur et 151— PDU agglomération tourangelles, ordonnance du Tribunal administratif d'Orléans n° 15 E13000148/45 du 21/05/2013

planimétrie des quais, bandes de guidage, vocalisation des ascenseurs, signalétique des écrans.

Demande l'accélération des travaux de mise aux normes d'accessibilité des voiries pour les PMR : abaissement des trottoirs au droit des passages piétons, mise en place de bandes d'éveil à la vigilance et de feux sonores destinés aux personnes déficientes visuelles, élargissement des cheminements.

Demande la sonorisation des feux R 25 sur la totalité de la ligne de tramway pour la traversée des piétons sur la ligne de tramway.

Observations du SITCAT :

70. Accessibilité des gares

La mise en accessibilité des gares nationales (Tours et Saint-Pierre-des-Corps) relève de l'Etat, contrairement à celle des gares et haltes régionales (voir SDA de la région Centre et annexe Accessibilité du PDU). Le rehaussement des quais est à lui seul un chantier majeur. Il s'agit effectivement d'une rupture majeure dans la chaîne d'accessibilité.

71. sonorisation des feux R 25

L'ensemble des traversées piétonnes équipées de feux R 25 le long de la ligne de tramway a bien été sonorisé.

Il reste beaucoup à faire en gare de Tours en matière d'accessibilité. C'est l'une des seules gares importantes à ne pas offrir d'escaliers mécaniques de desserte des quais. Les ascenseurs ne suffisent pas. Les voyageurs avec bagages lourds sont dans la liste des PMR. Le projet de PDU comporte une annexe accessibilité avec les PAVE des communes : plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

M15 (partie)– Madame Sylviane BRUANT – registre du Sitcat.

Habitant près d'Oésia ne peux quasiment aller nul part à pied avec le fauteuil roulant de sa fille handicapée et notamment de l'accès aux transports en commun de l'agglomération. Même pour elle, valide, la commune de Notre Dame d'Oé est encore très mal desservie. Prix du billet élevé.

Comme le prouve les observations du public, la desserte de Notre Dame d'Oé est en progrès et est satisfaisante.

Etudier avec la commune la possibilité d'une amélioration de votre situation particulière.

<i>Observations relatives à l'environnement.</i>

Bruit

O3- Madame Céline EVEN - registre Saint Cyr sur Loire.

Depuis l'ouverture du périphérique, la circulation des poids lourds a considérablement augmenté sur la RD 959 à La Membrolle comme l'atteste la carte des nuisances sonores. La construction d'un giratoire ne va rien changer quant au nombre de véhicules. Sommeil impossible, usage du jardin condamné. Que comptez-vous faire ? Propose un mur anti-bruit.

La Membrolle fait partie des intersections à fluidifier et à sécuriser dans le cadre de

152— PDU agglomération tourangelle, ordonnance du Tribunal administratif d'Orléans n° 15 E13000148/45 du 21/05/2013

l'apaisement des circulations et de la réduction des nuisances sur le périmètre de transports urbains. L'action 43 considère prioritaire la programmation des aménagements des traversées de bourg du PTU. Une concertation avec les riverains sera organisée.

O26 (partie) - Monsieur TRICOT - registre Saint Cyr sur Loire.

Demande de mener des opérations de sensibilisation, puis de verbalisation sur les incivilités urbaines : bruits non réglementaires des motos et scooters.

Actions prévues par le projet.

M67 (partie)– Madame Martine MIGAUD et Monsieur Franck Le ROY – registre du Sitcat.

Le PDU met l'accent sur la pollution et les nuisances sonores des automobiles. Concernant cet aspect-là, les bus actuellement en circulation dans les zones périurbaines ne constituent pas une solution miracle. Ils polluent énormément et génèrent beaucoup de nuisances sonores et cela d'autant plus que le moteur est laissé en marche, alors qu'ils sont au terminus et qu'ils ne repartent que 10 à 15 minutes plus tard !

Il serait nécessaire d'augmenter le nombre de bus propres et de privilégier les motorisations plus silencieuses.

Observations du SITCAT :

72. Bus propres

Un bus est certes plus bruyant et plus polluant qu'une voiture mais son impact rapporté au nombre de passagers transportés est bien moindre que celui de la voiture individuelle (voir Evaluation Environnementale).

Le parc de bus du SITCAT est en constant renouvellement et rajeunissement : ses performances environnementales ne cessent donc de s'améliorer. Par ailleurs, le tramway et les minibus fonctionnent à la traction électrique, beaucoup moins bruyante et peu émissive. L'action 55 « Promouvoir les véhicules décarbonés et peu émissifs » prévoit de continuer à moderniser le parc de bus urbains en privilégiant les technologies permettant la réduction des consommations et des émissions.

Observation justifiée. J'y ajoute les trains automoteurs diesel de la SNCF, dont les moteurs restent en marche en gare de Tours entre une arrivée et un départ. Nous ne sommes plus au temps de la vapeur.

Qualité de l'air

L15 (partie) – Europe Ecologie Les Verts 37. Monsieur Pierre LAFOURCADE.- registre de Tours hôtel de ville.

Le projet manque d'ambition environnementale.

Les effets positifs de ses orientations sur l'environnement seront assez minces. Par rapport au scénario de référence, la consommation de gazole et d'essence ne serait réduite que de 1,9% et les émissions de GES de 1,8% sur le PTU.

Les dispositions prévues auraient peu d'impact sur les polluants atmosphériques et le bruit : l'effet le plus sensible serait sur les émissions de NO2 : -2,5% en 10 ans.

Un tel objectif ne permet pas d'atteindre la mise en conformité avec la réglementation européenne.

Dans le secteur Pompidou, où les normes de qualité de l'air sont régulièrement outrepassées, le PDU prévoit une action spécifique avec le traitement de l'A 10 (étude de recouvrement partiel de l'autoroute). Néanmoins sa réalisation ne figure pas dans l'horizon de 10 ans du plan d'action, n'est pas financée et ses effets sur la qualité de l'air ne sont pas estimés. Il est difficile pour EELV de souscrire à un document qui laisse des secteurs du PTU à l'horizon de 10 ans hors des normes sanitaires en terme de qualité de l'air.

Observations du SITCAT :

73. Ambition environnementale (2)

L'évaluation environnementale souligne (P.265) que les diminutions prévues des différents polluants sont largement liées à l'évolution technologique des véhicules » et que le PDU « accentue cette tendance et contribue à diminuer les émissions de polluants atmosphériques et de GES (de l'ordre de 2 à 3 % suivant le polluant considéré, par rapport à la référence 2023) ». Cette contribution du PDU est par ailleurs sous-évaluée du fait de la méthodologie (utilisation de la modélisation multimodale – voir P.262). Si la situation devrait fortement s'améliorer, il n'en reste pas moins qu'il devrait subsister des zones de dépassement pour les différents polluants considérés.

L'évaluation environnementale précise par ailleurs (P. 268) « les difficultés d'atteindre cet objectif sans modification radicale des comportements des usagers et sans décision forte de limiter la périurbanisation. »

Observation justifiée en partie. Le projet fait effort sur l'environnement en cherchant à diminuer sensiblement la part modale des véhicules motorisés.

La réglementation européenne fixe des normes à atteindre progressivement. On remarquera que chaque niveau de pouvoir public : Etat, région, département, communauté de communes à travers les plans qu'il établit à tendance à faire de la surenchère sur les normes de manière à s'attribuer les mérites d'un éventuel succès. Cela nuit à leur crédibilité.

Voir conclusions pour l'A 10 qui mérite un développement particulier.

Enfin, en matière d'environnement, le PDU ne peut agir que dans son domaine de compétence et dans le périmètre des transports urbains. L'A 10 est d'une autre dimension et dépend de nombreux acteurs. En premier chef de l'Etat.

Le fait qu'EELV participe à la majorité des élus en charge des affaires publiques, du sommet de l'Etat jusqu'au Sitcat, devrait, normalement, se traduire par des projets plus conformes à vos vœux.

O69- Pétition de 23 signatures concernant la ligne 3A St Avertin-La Riche - registre de Saint Avertin.

Habitent le lotissement Les Vignes de Rosnay et expriment leur mécontentement suite à la mise en service de la ligne 3A depuis le 31 août 2013. Cette ligne apporte des nuisances de bruit et de pollution avec :

- un bus toutes les 30 mn dans les deux sens ;
- le passage de camions de livraisons du CHU ;
- les bus n°2 qui retournent à vide vers le dépôt.

Précisent que les bus 3A sont le plus souvent vides et roulent à vive allure.

Demandent un retour au calme de leur quartier par suppression de ce trafic incessant et perturbant.

La majorité des observations de cette enquête demande au minimum un bus toutes les 30 minutes et, de préférence, toutes les 20 minutes. Vous avez donc de la chance.

Demander au maire d'intervenir auprès du directeur du CHU voisin pour déterminer ce qu'il est possible de faire.

Les bus doivent respecter les diverses limitations de vitesse en agglomération.

Investir dans l'isolation acoustique de vos habitations.

O99(partie) –Madame Laurence HORVAT - registre Notre Dame d'Oé.

Réduire les émissions de GES, de particules nocives, toutes les pollutions engendrées par les déplacements en ne se limitant pas aux quelques communes du centre urbain, mais aussi prendre en compte la périphérie.

La périphérie semble un peu délaissée. Mais la majorité des actions du PDU auront une influence positive sur l'environnement. Elles répondent aux enjeux essentiels en matières de santé publique en réduisant l'usage des transports routiers et en favorisant le report modal vers les modes doux : amélioration de la qualité de l'air, réduction des nuisances sonores et des émissions de gaz à effet de serre.

Faisant effort sur les secteurs d'habitations et d'activités denses du périmètre pour des raisons d'équilibre de gestion, le PDU agit plus spécialement sur le centre de l'agglomération et de moins en moins vers la périphérie. C'est sa difficulté et sa faiblesse.

M53 (partie)- Monsieur Bruno OLIVIER - registre du Sitcat.

Les objectifs sont insuffisants, car non mobilisateurs sur le plan Climat et pour la Qualité de l'Air. Ils sont à minima, ne servent même pas les objectifs du Plan Climat de l'agglomération et ne répondent nullement à l'urgence.

Réduire de 8% la part de la voiture et n'accroître la part des transports collectifs que de 5% est insuffisant.

Cela ramène d'après les données indiquées dans le PDU :

- les émissions des voitures en NO₂ à 53% et en particules en suspension à 79% alors que la part des bus n'est actuellement que de 5 et 1% ;
- les émissions de CO₂ de 5,84% alors que 34 % des émissions sont imputables à l'autoroute (synthèse du PDU page 5)

Note que le trafic local constitue une très grande part de la circulation autoroutière.

La solution : une place plus grande et fluide aux transports collectifs pour toute la population et pas seulement pour charger les bus d'élèves et d'étudiants.

Observations du SITCAT :

74. Parts modales

Le SITCAT rappelle que l'ambition en termes de part modale des transports collectifs n'est pas de l'augmenter de 5 % mais de 5 points : passer de 8 à 13 %, c'est pratiquement doubler comme le montre l'objectif chiffré complémentaire de passer de 24 à 40 millions de voyages par an sur les TC.

75. Transports scolaires

Le SITCAT ne peut que partager le souhait de voir sa clientèle se diversifier mais il rappelle que les scolaires (primaire, collège, lycée, université) représentent plus de la moitié des usagers du réseau urbain (voire plus sur les lignes suburbaines). La réponse aux besoins de cette clientèle captive est donc une priorité incontournable : elle dimensionne en grande partie l'offre par son caractère très concentré à la fois dans le temps (heures de pointe du matin et du soir) et dans l'espace (desserte des établissements).

Voir L 15 pour les objectifs.

L'appréciation des objectifs dépend du niveau où l'on place la suffisance. Pour les optimistes et les ambitieux, les objectifs sont médiocres. Pour les sceptiques et les pessimistes, ils sont inatteignables. L'essentiel est de prendre les bonnes décisions pour inverser la tendance. La cible du PDU est de réduire le trafic local et notamment sur les 70 % du trafic sur l'autoroute. Il n'a aucune action sur la circulation de transit, sauf à terminer le périphérique. Une offre plus importante de transports collectifs en journée est demandée par le public et même par les élèves, qui ont des horaires de classe variables et à pratiquer des activités extra scolaires.

<i>Observations relatives aux outils de sensibilisation et de communication.</i>

O26 (partie) - Monsieur TRICOT - registre Saint Cyr sur Loire.

Demande de mener des opérations de sensibilisation, puis de verbalisation sur les incivilités urbaines : stationnement des véhicules sur les trottoirs, rangement des poubelles, circulation des cycles sur les trottoirs, respect des places PMR, personnes âgées et femmes enceintes.

Le projet les prévoit. Il ne faut pas oublier la part de l'éducation au savoir-vivre, qui relève des parents.

<i>Observations relatives à l'aéroport.</i>
--

O42 (partie) – MARTINEAU - registre Saint Cyr sur Loire.

Trouve également dommageable que rien ne soit prévu pour l'aéroport, qui est, quoiqu'en disent ses détracteurs, un facteur essentiel de développement d'une région.

Une navette est prévue vers le terminus du tramway.

O60 (partie)–Madame Véronique RENODON - registre Saint Cyr sur Loire.

La délocalisation de l'école d'aviation est mauvaise pour l'économie. Il faudrait développer l'aéroport, car la demande est forte.

Les retombées économiques et sociales de l'aéroport sont généralement très sous-estimées. Elles sont très supérieures à la subvention du conseil général nécessaire à son fonctionnement. L'aéroport favorise les séjours longs de touristes parfois suivis de l'achat de résidences secondaires contribuant à la pérennité du patrimoine bâti traditionnel, l'accueil d'entrepreneurs nationaux et internationaux à la recherche de sites d'activités. Il contribue à l'attractivité de l'agglomération tourangelle et lui donne un rayonnement européen.

L3 (partie)– Monsieur GILLOT- registre Saint Cyr sur Loire.

Rappelle l'augmentation du trafic de 40% en 2012 et constate qu'il n'y a rien de prévu dans le PDU pour le développement de l'aéroport, notamment l'agrandissement du parking et l'accueil des touristes.

Quid de la piste si l'école d'aviation militaire était délocalisée ?

Observations du SITCAT :

76. Aéroport

Seul l'accès à l'aéroport constitue un sujet relevant du PDU. Le diagnostic n'a pas fait apparaître de besoin particulier en la matière. Pour mémoire, la poursuite de la ligne de tramway jusqu'à l'aéroport a été étudiée mais n'a pas été retenue tant pour des raisons techniques qu'économiques : le potentiel de voyageurs ne le justifiait pas. Il existe une navette pour chaque vol depuis la gare de Tours, elle-même accessible depuis l'ensemble du PTU voire au-delà (Fil Bleu, Fil Vert, TER). La délégation de service confiant l'exploitation de l'aéroport à la SNC Lavallin prévoit également la mise en place d'une navette depuis le terminus nord du tramway.

La capacité du parking et du bâtiment d'accueil n'est plus suffisante relève du gestionnaire de l'aéroport. Toutefois, l'aéroport peut être assimilé à une gare et le PDU privilégie les gares. En conséquence, la desserte de l'aéroport et la capacité de son parking doivent être traitées par le PDU.

Le transfert de l'unité de formation des pilotes de l'armée de l'air pourrait être le prélude de la fermeture de la base aérienne ou sa réduction. L'avenir de la piste serait à déterminer dans l'hypothèse de l'abandon de la plate forme par le ministère de la défense. Actuellement, l'agglomération profite au moindre coût d'une infrastructure entretenue par ce ministère. Le départ ou la dissolution de la 33ème escadre de reconnaissance de Strasbourg-Entzheim a eu pour conséquence la prise en charge complète de la plate forme par la communauté urbaine de Strasbourg.

Une agglomération sans aéroport est incontestablement déclassée dans toutes ses fonctions.

Observations relatives à l'organisation de l'approvisionnement de l'agglomération.

L13 (partie) – Chambre de commerce et d'industrie de Touraine (CCI Touraine).- registre de Tours hôtel de ville.

L'évolution du commerce et les tendances qui se dessinent avec notamment la révolution du e-commerce nécessitent de repenser les modalités de livraisons et de desserte du cœur de ville. les études montrent que le nombre d'espaces réservés pour les livraisons est insuffisant à Tours. Il est nécessaire d'augmenter les capacités, mais aussi de faire aboutir les réflexions initiées depuis 10 ans sur les plates formes de distribution urbaine.

Le projet propose un schéma d'organisation de l'approvisionnement de l'agglomération, qui se veut, à la fois, efficace pour le dynamisme économique du territoire et réducteur des nuisances générées par la circulation et le stationnement des poids lourds et autres véhicules de livraisons. Pas moins de 5 actions sont définies pour le permettre.

Leur mise en œuvre doit être réalisée en partenariat avec les acteurs et notamment la CCI. Elles ne sont pas exclusives d'actions complémentaires.

Les espaces de livraisons sont effectivement peu nombreux. Il faudrait aussi étudier des lieux de stationnements plus longs par îlot bâti pour les sociétés de dépannage ou installateurs devant intervenir avec leur fourgon atelier.

Le développement de l'e-commerce multiplie les livraisons à domicile. Il est une chance pour les personnes à mobilité réduite.

L14 (partie) – Club « Pôles commerciaux et grandes enseignes ». Observation sous forme de pétition signée par des présidents, directeurs de grandes enseignes ou centres commerciaux : AUCHAN Chambray les Tours, Saint Cyr sur Loire, La petite Arche, LE PRINTEMPS, Les Atlantes, association l'Arche de Tours Nord, BRICOMARCHE La Ville aux Dames, GEANT

L'approvisionnement des points de vente est un élément fondamental. Surtout à notre époque où les magasins travaillent en flux tendu et ont tendance à réduire leurs zones de stockage.

Il faut :

- des accès facilitant l'approvisionnement des points de vente ;
- des aires de livraison suffisantes en nombre et en capacité en ville ;
- des horaires adaptés ;
- un partage de voirie acceptable entre la voiture et le camion.

D'une manière générale, il faut veiller à ne pas augmenter exagérément le coût de transport. Coût que le commerçant ne pourrait pas répercuter dans ses prix de vente, compte tenu de la situation économique.

Les déplacements de produits de consommation et d'équipements par des véhicules utilitaires entrent pour une large part dans les déplacements motorisés. Leur efficacité conditionne une part du prix et donc le pouvoir d'achat du citoyen.

Les pôles commerciaux et les grandes enseignes sont pourvoyeurs d'emplois.

Emploi et pouvoir d'achat sont des soucis majeurs que le PDU doit prendre en compte à travers la desserte et l'accès de ces enseignes au même titre que les établissements scolaires, gares, universités, hôpitaux, cliniques...

O108 (partie)- Monsieur Dominique SAMSON - registre Joué-lès-Tours.

Au Pays Bas, des tramways cargo sont utilisés à certaines heures pour la livraison des marchandises (magasins et supermarchés).

Observations du SITCAT :

77. Tramway cargo

Cette idée séduisante a été étudiée par l'agglomération : elle ne répond pas à la taille de l'agglomération et à la typologie de ses commerces mais peut se révéler adaptée à des agglomérations d'un million d'habitants ou plus.

Ce concept a été étudié et écarté, car il nécessite des aménagements lourds, qui ne sont pas suffisamment pertinents pour le tissu économique de Tours.

Ce système peut engendrer une nuisance sonore forte pour les riverains.

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.

ANNEXE

Département d'Indre et Loire
Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de l'Agglomération Tourangelle (Sitcat)
Enquête publique sur le projet de révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération tourangelle
Procès-verbal de synthèse des observations écrites et orales du public
Réponses du SITCAT

Observations relatives au dossier.

78. Accessibilité du dossier

Le SITCAT s'est efforcé d'adopter une rédaction la plus pédagogique possible, notamment pour les parties Diagnostic et Plan d'actions. Une synthèse du plan d'actions, mise à disposition du public dans toutes les communes, permettait une première approche du projet accessible au plus grand nombre. Une exposition, présentée pendant l'enquête publique à la Maison du Tram et de manière itinérante dans toutes les communes l'ayant souhaité, permettait quant à elle de se familiariser avec les grands enjeux en matière de déplacements urbains.

Seule la partie de l'évaluation environnementale, rédigée par un bureau d'études spécialisé, est réellement difficile d'accès tant par son volume que par sa technicité : cette annexe répond en effet à des obligations réglementaires. Elle fait néanmoins l'objet d'un résumé non technique qui permet au lecteur non averti de prendre aisément connaissance de l'impact environnemental global du projet.

Un soin particulier a été apporté dans la mise en page des documents de manière à faciliter leur lecture.

Enfin, le document a été mis en ligne plusieurs semaines avant le début de l'enquête publique afin de permettre à chacun de le consulter voire de le télécharger en tout ou en partie.

Observations relatives à l'ensemble du projet.

79. Calendrier

Le PDU propose une méthode, des objectifs et un calendrier concernant le développement des transports urbains : les choix ne sont pas reportés en raison du calendrier électoral mais plutôt en raison de la nécessité d'une année d'observation du fonctionnement du tramway et du nouveau réseau de bus pour pouvoir intégrer dans les études à venir l'ensemble de leur impact sur les pratiques de mobilité.

Tous les corridors identifiés pour le réseau structurant ne sont pas destinés à développer des modes lourds de type tramway : il n'y a aucune raison de penser qu'aucun ne sera aménagé d'ici 10 ans, ni même qu'une seconde ligne de tramway ne pourrait être construite dans ce délai alors que la première ligne ainsi que la ligne Tempo ont été réalisées dans une période plus courte encore (concertation préalable en 2007 / mise en service en 2013).

80. Concertation

La phase d'élaboration du projet a privilégié la concertation avec les différents acteurs de la mobilité et les représentants de la société civile. Les associations d'usagers ont ainsi participé aux différents groupes de travail.

Les élus ont été associés par le biais de réunions régulières de la Commission Transports

du SITCAT, tout au long du projet.

Le public a quant à lui été le principal acteur des « Cafés Mobilité » organisés en parallèle par l'Agence d'Urbanisme (ATU). Le panel resserré permettait une large expression de chacun des participants.

L'ensemble de ces démarches est rappelé dans l'annexe « Concertation ».

L'enquête publique constitue une phase essentielle de concertation : ses conclusions permettront d'intégrer les apports du public dans la rédaction finale du projet.

81. Périmètre et maître d'ouvrage

Le périmètre du projet comme le maître d'ouvrage sont déterminés par la loi : il ne s'agit pas du SCoT et du SMAT mais du SITCAT et du PTU.

Le SCoT présente quant à lui un volet « mobilité » ; le PDU doit être compatible (et non conforme) aux orientations du SCoT.

82. Centre et périphérie

Selon certaines contributions, les actions du PDU ne concerneraient que le centre de l'agglomération. De fait, le noyau urbain concentre par définition les activités, les habitants mais aussi les pollutions, les problèmes de circulation, de stationnement, et donc les enjeux du PDU.

Par ailleurs, le SITCAT considère que le bon fonctionnement de la partie centrale de l'agglomération concerne l'ensemble des habitants de l'agglomération, y compris ceux du périurbain qui sont tous des usagers du centre (commerces, services, lycées, université, emplois...). Ainsi les corridors définis pour les axes forts de transports en commun ne seront aménagés que dans la partie centrale concentrant les problèmes de circulation : pour autant, les lignes empruntant ces corridors se poursuivront, comme elles le font aujourd'hui, jusque dans le périurbain et les bénéfices en termes de temps de parcours et de régularité profiteront donc à tous. De même, les automobilistes périurbains sont pleinement concernés par les actions concernant le stationnement, bien que celles-ci soient géographiquement concentrées dans l'hyper centre et aux abords de la gare de Saint-Pierre-des-Corps.

Par ailleurs, de nombreuses actions du PDU concernent de fait autant le périurbain que le centre de l'agglomération, notamment celles sur les modes doux et l'intermodalité.

Le SITCAT partage pleinement l'enjeu de développer des solutions nouvelles de mobilité pour la périphérie (covoiturage, télétravail, intermodalité...) : pour autant, ces alternatives ne sauraient être les mêmes que dans le centre, notamment concernant les transports urbains.

83. Objectifs du projet

Le SITCAT constate que les objectifs centraux, les ambitions et les enjeux du projet sont largement partagés voire intégrés par la plupart des personnes et groupements ayant participé à l'enquête publique.

La voiture individuelle est en effet la principale source de pollutions et de dégradation du cadre de vie urbain et périurbain (bruit, qualité de l'air, émission de CO2, occupation de

l'espace public...): il ne s'agit en rien d'une posture idéologique mais d'un constat objectif et argumenté (voir la partie « état des lieux » de l'évaluation environnementale). L'objectif de réduction du trafic automobile résulte de ce constat mais aussi du Code des transports qui en fait un enjeu central des PDU. Le PDU s'attache néanmoins à ne pas condamner l'automobile mais vise plutôt à en réduire l'hégémonie, ce qui nécessite des changements profonds.

Les objectifs d'évolution des parts modales ont été estimés sur la base d'une simulation des actions majeures dans le modèle multimodal de déplacements. Cependant cet outil, développé dans le cadre du SCoT, ne permet pas de bien prendre en compte toutes les actions du PDU, notamment celles nombreuses portant sur les modes doux ou l'évolution des comportements. Ces biais ont été pris en compte dans l'estimation des objectifs de parts modales. La méthode est exposée dans le rapport d'évaluation environnementale. Le suivi des indicateurs permettra, à mi-parcours, de renforcer soit les actions soit les objectifs, selon le niveau d'avancement. Cela répond aux remarques de ceux qui trouvent ces objectifs « illusoires », « utopiques » comme à ceux qui leur reprochent leur « manque d'ambition ».

84. Financement et programmation

La programmation et l'estimation financières sont présentées en fin de plan d'actions, de manière synthétique par grandes orientations.

85. Perte d'attractivité

Le SITCAT ne comprend pas la crainte exprimée de perte d'attractivité du territoire d'autant que cette crainte n'est pas argumentée : tout comme la réalisation de la première ligne de tramway est reconnue par tous comme un facteur supplémentaire d'attractivité, la poursuite des investissements dans les transports urbains permettra de conforter le dynamisme de l'agglomération. Le projet ne vise pas à limiter l'accès au centre ni aux différentes zones commerciales mais bien à le faciliter, notamment par les modes doux et les transports en commun.

86. Seconde ligne de tramway

La réalisation de la seconde ligne de tramway fera l'objet de réflexions sur les besoins prioritaires de l'agglomération en matière de transports en commun et sur les meilleures réponses à y apporter. Les études programmées permettront aux élus de valider les choix définitifs en matière de tracé comme de mode et détermineront l'importance des investissements à prévoir (voir pages 40 et 121 et du plan d'actions).

87. Conseil en mobilité

L'action 23, répondant au 10ème objectif « Développer des services d'accompagnement à la mobilité » oriente clairement le conseil en mobilité vers les habitants des quartiers prioritaires. Il s'agit d'un engagement du Conseil général qui répond à une urgence sociale. Pour autant, les outils et les moyens qui seront mis en œuvre pour répondre à ce

besoin pourraient utilement s'étendre à d'autres catégories d'usagers et à d'autres secteurs géographiques : ainsi l'évolution des pratiques de mobilité dans le périurbain ne pourra vraiment s'accélérer que si les initiatives locales sont coordonnées et accompagnées.

88. Station Vélos

La première phase du projet (environ 250 places) est programmée pour 2014/2015. La seconde est liée à l'avancement du projet urbain de « l'ilot Vinci » et au calendrier du concours d'architectes.

89. Location vélos de courte durée

La mise en service d'un système de location de cycles en libre-service a jusqu'ici été écartée par les élus en raison de son coût et de sa concurrence tant avec le système de location longue durée « Vélociti » qu'avec l'activité commerciale des vélocistes. Pour autant, cette option n'est pas définitivement exclue d'autant que des solutions nouvelles dites « en boucle » ont été développées pour les besoins des villes moyennes.

90. Franchisements

Tous les projets inscrits au plan d'actions du PDU sont susceptibles d'être réalisés : lorsque différentes options existent, des études complémentaires sont préconisées afin d'aboutir à un choix en connaissance de cause. Ces études peuvent porter sur la faisabilité, l'impact environnemental, le coût du projet. Ainsi, plusieurs études ont d'ores et déjà été réalisées par l'agglomération concernant le franchissement de la Loire à l'ouest du pont Napoléon. Certaines options méritent d'être approfondies avant toute prise de décision.

91. Impact environnemental du projet

Comme indiqué plus haut, l'évaluation environnementale s'appuie sur l'outil de modélisation multimodale qui a tendance à minimiser l'impact de certaines actions (voir P. 20 et 21 de l'évaluation environnementale). Le bilan environnemental des actions du PDU est ainsi difficile à quantifier et il convient de manier l'évaluation environnementale avec prudence et de bien prendre en compte la partie qualitative de cette évaluation.

L'accroissement de la population et des emplois est pris en compte dans cette évaluation : on prévoit ainsi une augmentation des déplacements et des kilomètres parcourus. Ainsi, malgré l'amélioration prévue des performances environnementales des véhicules motorisés notamment au regard des NOX et des COVNM (fin de vie des véhicules les plus anciens), l'impact des actions du PDU peut apparaître mince concernant la qualité de l'air ou les consommations énergétiques : il semble que les bénéfices des actions du PDU soient contrebalancés par les effets de l'augmentation de la population et des activités ainsi que par la poursuite consécutive de la périurbanisation.

92. Versement transport

Le montant du Versement Transport est plafonné à 1,8 % + 0,2 % pour les agglomérations touristiques. Celle de Tours applique déjà le taux maximum prévu par la loi soit 2 %.

93. Association des usagers

Cette proposition va au-delà de celles formulées dans le PDU concernant le développement d'outils de sensibilisation et de communication. S'il revient à chaque AOT ou gestionnaire de voirie de mettre en place ou pas de tels comités d'usagers, le SITCAT prévoit de communiquer régulièrement sur les actions du PDU (action 64) dans le but de « diffuser une culture de base sur la mobilité » et de développer « la concertation sur les enjeux en matière de transports ».

94. Tarification multimodale et billettique interopérable

Le SITCAT partage l'ambition de parvenir le plus rapidement possible à une tarification multimodale équitable et à une billettique interopérable à l'échelle du département et/ou de la région. Il rappelle toutefois que le prix ne peut dépendre uniquement de la distance : on ne peut comparer l'offre proposée par Fil Bleu et l'offre interurbaine de Fil vert et du TER.

95. Adéquation de l'offre et de la demande

Le SITCAT ne partage pas cette analyse tout au moins pour le réseau urbain : développer l'offre ne peut suffire à amplifier la demande si des conditions de densités minimales (d'emplois, d'habitat et de scolaires) et de mixité des fonctions ne sont pas réunies.

96. Tarification

Concernant la tarification, le SITCAT ne partage pas l'analyse selon laquelle le coût des transports publics serait rédhibitoire, freinerait l'accès du plus grand nombre à ces transports et qu'il suffirait donc de diminuer ces tarifs pour développer la part modale des TC. Toutes les études montrent que le taux de couverture par les usagers du coût global des transports publics n'a cessé de diminuer et que ceux-ci sont beaucoup moins coûteux pour l'usager que la voiture individuelle, a fortiori avec la prise en charge de l'abonnement par l'employeur. L'étude proposée n'aurait de sens que si elle envisageait à long terme l'impact pour l'AOT sur ses recettes et sur ses investissements. Par ailleurs, le SITCAT rappelle que « l'élasticité au prix » est analysée lors de chaque évolution tarifaire.

Pour autant, la question d'une tarification sociale plus juste et plus équitable que la tarification actuelle souvent déterminée par le statut mérite d'être posée pour toutes les AOT et d'être discutée entre elles.

97. Ambitions

Le projet de PDU n'écarter pas la création de nouveaux TCSP (Transport en Commun en Site Propre) : il en détermine les axes prioritaires et programme les études.

Concernant les autoroutes, le PDU se conforme aux orientations du Grenelle de l'environnement et du SCoT.

98. Révision

La loi prévoit une évaluation du PDU au bout de 5 ans mais n'oblige en rien à une révision du plan dans les mêmes délais. Seule une modification du périmètre des transports publics impose une révision dans un délai de 3 ans : ce pourrait être le cas avec la modification institutionnelle prévue au 1er janvier 2014.

99. Nouveau réseau Fil Bleu et enquête publique :

Le SITCAT partage entièrement cette analyse : les dysfonctionnements du nouveau réseau urbain et l'inquiétude voire la colère qu'il a suscités ont parfois pris le pas sur l'analyse du

projet proposé, voire l'ont discrédité aux yeux de certains usagers.

100. Seconde Ligne de tramway (2)

Le projet reprend le corridor TCSP initialement prévu dans le PDU 2003 en direction de Saint-Pierre-des-Corps et empruntant le boulevard Heurteloup et l'avenue Jean Bonnin. Il y ajoute un autre corridor permettant d'accéder à la Gare TGV par le sud, via la rue Edouard Vaillant et les Atlantes. Ces deux corridors figurent dans le projet du SCoT. Le projet de PDU est parfaitement compatible avec le SCoT sur ce point.

Si la cartographie de ces corridors ne présage en rien du choix du mode (Bus à Haut Niveau de service, tramway sur fer ou autre mode) elle n'en exclut aucun. Par ailleurs, l'ambition de haut niveau de service est affirmée sur l'ensemble de ces corridors.

101. Aménagement du réseau routier

Les propositions visant à calibrer le réseau routier en fonction des « besoins » en heure de pointe ne sont pas conformes aux ambitions globales du PDU qui privilégie le report des circulations routières vers les transports collectifs et les modes doux. Le PDU partage pleinement l'orientation du SCoT de privilégier l'aménagement du réseau existant sur la création d'infrastructures nouvelles pourvu que cela puisse concilier fluidité du trafic sur les axes primaires (et donc traitement des éventuels points de congestion) et la pacification globale de la circulation permettant le développement de tous les modes.

Concernant l'avenue du Danemark, il rappelle que cet axe est aujourd'hui une voie urbaine et que son trafic impacte une population relativement dense.

En aucun cas le PDU ne prévoit d'interdire la circulation en ville.

102. Suppression d'arrêts de bus

Lorsque les arrêts ne sont pas fréquentés, il en va de l'intérêt général de les supprimer. Cette suppression se fait en concertation avec la commune.

103. Itinéraires poids lourds

La réalisation de la première ligne de tramway a modifié la carte des itinéraires poids lourds, notamment pour les transports exceptionnels. Le PDU prévoit la réalisation, à l'échelle du département et en concertation avec tous les acteurs concernés, d'un schéma directeur logistique qui précisera « les itinéraires de transit et les conditions d'accès aux voiries (gabarit, horaires, motorisation des véhicules) »

104. Intermodalité Fil Bleu/Fil Vert

Le SITCAT et le département d'Indre-et-Loire partagent la volonté de mieux coordonner leur offre en proposant une tarification intégrée, des pôles d'échanges aménagés, la possibilité de cabotage, une billettique interopérable. A noter que la nouvelle billettique n'a pas fait reculer l'interopérabilité acquise comme l'atteste le renouvellement des conventions entre le SITCAT, le département d'Indre-et-Loire et la région Centre.

105. Franchissements modes doux (2)

En raison de l'impact environnemental et du coût d'un nouveau franchissement, aucune hypothèse ne doit être écartée a priori : ni le passage sur le Pont de Saint-Cosme, ni l'adossement au Pont de la Motte.

106. Fluidité et pollution

A l'échelle d'une rue, la fluidité du trafic peut conduire à une amélioration de l'impact environnemental en matière de bruit voire d'émissions polluantes mais cela n'a rien d'automatique : il faut notamment prendre en compte les vitesses en fonction des types

de véhicules. Par contre, à l'échelle de l'agglomération, la recherche d'une fluidité du trafic automobile tend à favoriser le développement hégémonique de ce mode : elle doit donc être conciliée avec la priorité donnée au développement des modes doux et des transports en commun et avec l'impératif de sécurité qui préside le plus souvent aux choix d'aménagements dénoncés dans cette observation.

107. Bilan du PDU 2003

Le SITCAT a confié à l'Agence d'Urbanisme le soin de collecter et d'analyser les données permettant de réaliser l'évaluation quinquennale du PDU. L'absence d'observatoire des mobilités a rendu cette collecte de données difficile et le bilan s'appuie de fait en grande partie sur les conclusions de l'Enquête Ménages Déplacements réalisée en 2008. Le diagnostic du PDU 2013 repose en partie sur ce bilan. L'année de référence pour le diagnostic est en effet 2010.

Cette évaluation n'occulte pas la baisse de fréquentation observée sur le réseau de transport urbain mais l'attribue à la crise économique (phénomène national vérifiable avec les statistiques UTP) et non aux travaux du tramway. Ceux-ci ont néanmoins impacté la fréquentation du réseau à compter de 2010 (travaux de déviation des réseaux) et surtout de janvier 2011. On notera également l'impact certain de grèves répétées (elles-mêmes liées à la crise) ainsi que d'intempéries ayant pénalisé le réseau.

On notera que l'évaluation n'intègre pas non plus l'ouverture du barreau nord-ouest du boulevard périphérique alors que celle-ci a profondément modifié les flux automobiles au nord et à l'ouest de l'agglomération.

La réalisation d'une nouvelle Enquête Ménages Déplacements, la création de l'Observatoire des Mobilités ainsi que la pérennisation de l'outil de gestion multimodale des déplacements, actions inscrites au PDU, devraient permettre à l'agglomération de mieux évaluer l'évolution des pratiques de mobilités à l'avenir.

108. Stationnement (1)

L'affirmation d'une diminution drastique du nombre de stationnements en centre-ville est erronée : si des places ont été supprimées dans le centre-ville par la réalisation du tramway, elles ont été en partie restituées en parkings-relais ; l'offre de stationnement dans le centre reste très importante et n'est pas saturée : il reste toujours des places disponibles dans les parkings en ouvrages, même dans le centre. Ce qui est vivement ressenti en revanche, c'est la difficulté croissante pour les automobilistes de trouver une place disponible sur voirie, notamment dans les secteurs où le stationnement n'est pas réglementé. Cette difficulté justifie la poursuite de la politique d'extension du stationnement payant qui ne vise pas à supprimer des places mais à en garantir la rotation, ce qui doit, in fine, permettre une meilleure accessibilité du centre-ville et favoriser son attractivité.

109. Stationnement et urbanisme

Aucune commune de l'agglomération ne prévoit une telle possibilité dans ses règles d'urbanisme. La proposition du PDU consiste, comme cela est déjà appliqué à Tours le long de la ligne du tramway, à généraliser des normes plafonds (un maximum) dans les corridors bien desservis par les transports en commun, en remplacement des seuils (un minimum) généralement appliqués et parfois très exigeants. Il recommande ainsi aux communes un plafond de 1 place de stationnement par logement neuf dans les corridors (500 m) des axes forts.

110. *Bretelle d'accès Carrefour en Touraine*

Ce projet de nouvelle voirie à Ballan-Miré dans la délibération de la commune de Ballan n'a jamais été évoqué tout au long de la procédure d'élaboration du PDU. Ce projet, contrairement à ce qu'affirme la commune, n'est donc pas prévu au PDU. Sans doute l'est-il au PLU, ce qui pourrait expliquer la confusion. Le PDU prévoit par contre la requalification de la RD 751C à Ballan-Miré, au titre de la pacification des entrées d'agglomération.

111. *Maillage TC de l'est tourangeau*

Le SITCAT ne peut souscrire à l'affirmation selon laquelle l'est tourangeau serait une « zone blanche » en matière de transports en commun : outre la gare de Saint-Pierre des Corps, pôle majeur, 4 autres gares hors PTU actuel desservent ce territoire (sur Amboise et Montlouis-Véretz). Fil Bleu et Fil Vert assurent un maillage et une desserte complémentaires. Par contre, le SITCAT a bien identifié l'enjeu que constitue ce secteur générateur de nombreux déplacements vers le centre de l'agglomération : mieux articuler les différentes offres de transports publics (rabattement, cabotage, transport scolaire...), requalifier les principales pénétrantes routières (RD140 et RD 751 à Saint-Pierre-des-Corps), développer un axe fort de transport en commun urbain vers l'est de l'agglomération, prévoir des parkings-relais entre ces axes routiers et les transports en commun.

112. *Dissolution du SITCAT et pérennité de l'offre*

Le SITCAT travaille avec le département pour assurer la poursuite de la desserte Fil Bleu et Fil Blanc dans les 3 communes concernées par la modification du PTU. Il ne peut toutefois s'engager au-delà de la période couverte par la DSP, jusqu'au 31 décembre 2018, jusqu'au 31 décembre 2018.

113. *Desserte des zones industrielles*

Le jugement selon lequel la desserte des zones d'habitation sans prendre en compte les zones industrielles serait une « erreur » relève d'une méconnaissance de la cartographie de l'emploi dans l'agglomération tourangelle mais aussi d'une méconnaissance des facteurs guidant le SITCAT et son exploitant pour la définition de l'offre de transport urbain. L'implantation des zones industrielles en périphérie de l'agglomération, de manière extensive (forte offre de parkings, le plus souvent en bordure de voirie), sans mixité (zones commerciales /zones d'activités), leur taille souvent modeste, l'absence de démarche de plan de déplacements à l'échelle de ces zones, rendent très difficile leur desserte par les lignes de transports en commun régulières. De fait, la géographie des emplois se concentre dans la partie centrale, du fait de la spécialisation tertiaire marquée de l'agglomération. Par ailleurs, cette géographie des emplois se conjugue avec celle des habitants et celle des scolaires pour définir une intensité urbaine qui, rapprochée de la carte des grands générateurs, sert de base à la définition des besoins de transports publics.

Observations relatives aux aspects législatifs, réglementaires et territoriaux.

114. *Dessertes transversales*

Depuis 2009, le SITCAT a développé des liaisons inter-quartiers et intercommunales. Au vu des déplacements recensés par l'Enquête Ménages de 2008, aucun besoin nouveau n'a été identifié. La demande principale se situe dans le centre de Tours. Le réseau 2013 développe néanmoins certaines liaisons transversales en rabattement sur les lignes fortes (notamment le tramway et Tempo).

Observations relatives aux transports en commun.

Réseau Fil Bleu

Desserte des établissements scolaires.

115. Dessertes scolaires

La desserte des établissements scolaires est assurée selon les cas, par des lignes régulières ou par des lignes spéciales, voire par les deux. Malgré une concertation effectuée entre l'exploitant du réseau et les établissements, sont constatés des problèmes d'horaires et de correspondance aggravés par les difficultés d'exploitation du nouveau réseau. De premières adaptations sont apportées dès le 12 novembre. Les horaires des lignes suivantes sont réajustés pour les besoins scolaires : 11, 14, 32, 52, 101, 102, 107, 109, 111, 112, 113, 114, 115, 117. L'observation du réseau se poursuit et pourrait engendrer d'autres adaptations courant 2014.

Desserte et fréquence des bus.

116. Nouveau réseau bus+tram

De manière générale, l'offre de transports en commun est calculée selon la densité de population, d'emplois et la fréquentation, les besoins scolaires étant souvent prioritaires pour les lignes de maillage. Ceci est valable pour les habitants de Saint Cyr sur Loire, Saint-Avertin et Fondettes qui pensent être oubliées. La configuration des voiries et le relief sont des contraintes qui impactent fortement le tracé des lignes et donc leur efficacité.

Ces dessertes feront l'objet d'études complémentaires à court terme et d'ajustements début 2014.

Avec la mise en service du Tramway d'importantes modifications ont été apportées au réseau, d'une part pour l'adapter au nouveau plan de circulation et à l'évolution des pratiques liées au tramway, d'autre part pour améliorer la régularité des lignes et les rendre plus lisibles (suppression des antennes). L'offre a également été ajustée aux fréquentations.

Depuis la mise en service du nouveau réseau le 1er septembre, la circulation de nombreuses lignes de bus est perturbée par des problèmes d'horaires et par des mouvements sociaux. Le manque de régularité des bus a des conséquences sur les temps de parcours et les correspondances. Après un temps d'observation et suite aux demandes des voyageurs, des adaptations essentiellement d'horaires sont organisées pour une mise en œuvre le 12 novembre. Elles permettront de remédier aux problèmes de calages des horaires, de ponctualité, de temps de parcours et de surcharge. Un renfort de la ligne 11 en heure de pointe du matin est également mis en place.

Réseau structurant du projet.

117. Axes structurants

Diverses propositions de développement du réseau urbain structurant ont été déposées. Si la plupart proposent voire exigent la création rapide d'une seconde ligne de tramway (avec des tracés différents mais passant presque toujours par la gare de Saint-Pierre-des-Corps), certaines jugent cet investissement disproportionné. Ces éléments seront pris en compte dans les études à mener pour préciser l'évolution du réseau structurant. Il est important de mesurer les effets de la ligne de tramway sur la fréquentation et

l'exploitation du réseau, sur l'urbanisme et la répartition modale des déplacements pour définir les priorités.

118. Desserte de la gare TGV

Le PDU a privilégié l'amélioration de la liaison ferrée entre les deux gares métropolitaines pour desservir la gare de Saint-Pierre-des-Corps : cela ne signifie en rien que la gare ne serait pas desservie par la ou les lignes empruntant le corridor nord (Jean Bonnin) ou le corridor sud (Edouard Vaillant) : seules les études programmées par le PDU permettront de préciser ces choix. D'autres propositions peuvent être étudiées par exemple l'idée d'une nouvelle navette, ferroviaire ou non, entre les deux gares. Un préalable consiste en une meilleure connaissance des besoins pour l'ensemble des usages du quartier Gare de Saint-Pierre-des-Corps : c'est pourquoi une vaste enquête de type Origines/Destinations est programmée pour le début de l'année 2014.

Réseau ferré.

Transport voyageurs.

Transport marchandises.

Gares et haltes ferroviaires.

119. Etoile ferroviaire

Le PDU s'attache à identifier les priorités pour les 10 ans à venir, en prenant compte des capacités financières des maîtres d'ouvrage. Le potentiel de l'étoile ferroviaire de Tours a été étudié par la région Centre, la SNCF et RFF. A moyen - long terme, un intérêt de desserte périurbaine est identifié sur certains axes, notamment dans la vallée de l'Indre et sur l'axe ligérien, où la population se concentre. Les travaux envisagés permettront à moyen terme de renforcer l'offre pour accompagner l'augmentation de la demande.

120. Tram-train

La question du tram-train revient dans plusieurs contributions, généralement associée à la création de nouvelles haltes ferroviaires, et avancée comme un but en soi et non un moyen de répondre à un besoin de déplacements. Sur le long terme, la question ne peut être écartée mais à court et moyen termes, les investissements à réaliser sur le réseau ferroviaire ont été priorisés dans l'étude sur le potentiel de l'étoile ferroviaire qui a servi de base aux propositions du PDU : priorité à la rénovation de Tours-Loches, augmentation des dessertes notamment sur l'axe ligérien pour répondre à la demande, études pour deux nouvelles haltes (qui pourraient déboucher sur des scénarios de type tram-train, notamment pour Verdun).

Le SITCAT rappelle que dans le cadre de la réalisation de la ligne de tramway, le nouveau pont sur le Cher a été calibré de manière à pouvoir supporter un matériel ferroviaire. Cela préserve la possibilité de conversion en tram-train des services vers Ballan/Chinon et vers Cormery/Vallée de l'Indre telle que préconisé par plusieurs dépositions.

121. Haltes ferroviaires

Le PDU n'écarte pas définitivement le projet de halte ferroviaire de la Ville-aux-Dames : il s'appuie sur l'étude réalisée sur le potentiel de l'étoile ferroviaire et sur la concertation avec ses partenaires (Région Centre, RFF, SNCF) pour prioriser les études sur les haltes de La Riche et de Verdun. La réalisation à court ou moyen terme d'études sur la Ville-aux-Dames a été écartée par ces partenaires en raison des contraintes techniques (interférence avec la ligne LGV). Il revient à la CCET de se rapprocher de ces acteurs ferroviaires, afin d'envisager avec eux une étude de faisabilité.

De même, la réalisation d'une étude sur une nouvelle halte ferroviaire à Fondettes n'est pas programmée à court terme dans le PDU ce qui n'interdit pas à cette commune de prévoir les réservations foncières nécessaires à son projet. Le projet (du SCoT) de halte à Veigné n'a pas été étudié par le PDU car en dehors de son périmètre : il conviendra d'être attentif à l'évolution de ce dossier, complémentaire de la rénovation de l'axe Tours-Loches, et d'un intérêt certain pour la desserte ferroviaire de l'agglomération.

Observations relatives au réseau routier.

Périphérique Nord.

122. Boulevard périphérique

Le PDU propose des études concernant le périphérique. Il part du constat que des points de congestion existent au nord de l'agglomération au débouché de cette voie et qu'il convient en priorité de traiter ces points ce qui est conforme aux préconisations du SCoT. Parmi les solutions envisagées pour améliorer la circulation à Saint-Cyr et La Membrolle figure la création d'une bretelle vers la RD2. Cette hypothèse nécessite des études complémentaires, notamment sur le tracé mais aussi sur l'impact de cette infrastructure sur la circulation non seulement sur le BP mais aussi sur tout le nord de l'agglomération (et donc son intérêt) et sur l'environnement (notamment en termes d'urbanisation, d'imperméabilisation des sols, d'impacts sur le socle agronaturel, d'émissions de CO2, de bruit etc.) Elle ne peut donc en tant que telle être inscrite au PDU et sa réalisation éventuelle pourrait nécessiter une révision du PDU, voire du SCoT (qui ne prévoit effectivement aucune infrastructure nouvelle à l'horizon 2030 mais qui n'interdit cependant pas les études). La réalisation éventuelle de cette infrastructure nécessitera également une concertation avec les communes concernées directement ou indirectement, sur la base de ces études complémentaires.

La poursuite au-delà de la route de Mettray poserait les mêmes questions. Il ne s'agit en rien de reprendre les études déjà faites mais de les compléter par une étude d'optimisation du réseau routier existant afin d'identifier la solution la plus pertinente de liaison entre le Boulevard périphérique et le réseau autoroutier.

Le SITCAT rappelle les objectifs centraux du PDU : baisse du trafic automobile, pacification des circulations routières, protection de la santé et de l'environnement : ces objectifs orientent vers la recherche d'aménagements moins lourds que ceux réalisés jusqu'ici (barreau nord-ouest) ou préconisés par certains (carrefours dénivelés).

Périphérique Sud : voie de desserte d'une future zone d'activités de Joué-lès-Tours entre la Liodière et la Thibaudière.

123. Liaison Liodière-Thibaudière

Le PDU propose une étude concernant la desserte d'une nouvelle zone d'activités envisagée par l'agglomération au sud de la commune de Joué-lès-Tours. Le développement urbain de cette zone (y compris la Liodière et l'éco-quartier) soulève la question de sa desserte routière : le réseau viaire semble incompatible avec cette extension urbaine. Au-delà de la faisabilité d'une telle voie de desserte (raccordement au rond-point de la Thibaudière et passage des voies ferrées) et de son impact sur l'environnement, les études devront prendre en compte l'ensemble des circulations PL et VL sur cette zone afin de déterminer, en cohérence avec les objectifs du SCoT et du PDU,

les solutions les plus pertinentes. L'alternative proposée (création d'un échangeur sur l'A85 au sud de Joué) pourrait être étudiée dans ce cadre.

Le SITCAT prend note des réserves des agriculteurs à ce projet d'infrastructure en raison de son impact sur le socle agronaturel et sur la viabilité des exploitations. Il entend leur argumentaire concernant la cohérence des politiques de Tour(s) plus mais s'interroge sur la cohérence du SCoT qui autorise la réalisation de cette vaste zone de développement mais pas de dessertes routières : le PDU est dans son rôle, conformément à la loi, lorsqu'il prévoit des études sur l'impact qu'aurait une telle extension urbaine sur les déplacements routiers dans le secteur.

124. Compatibilité PLU/PDU

Le SITCAT rappelle qu'en matière de compatibilité juridique, c'est le PDU qui s'impose aux PLU et non l'inverse.

Autres voies routières.

125. Points de congestion

L'action 42 liste les principales pénétrantes de l'agglomération à pacifier et les carrefours présentant des problèmes de congestion à traiter. Elle se situe dans la continuité des actions du PDU de 2003 qui a permis de nombreuses améliorations sur les entrées de ville. La nature des aménagements sera à étudier au cas par cas.

126. Zones 30 et pollution

L'affirmation selon laquelle la pollution automobile serait plus importante dans les zones 30 car « les véhicules polluent davantage à 30 km/h qu'à 50 » est une contre vérité : les cartes de Lig'Air concernant les principaux polluants atmosphériques montrent clairement l'impact majeur des principales infrastructures routières : autoroutes, boulevard périphérique, boulevards urbains. Cette affirmation oublie surtout le principal objectif des zones 30 : le partage de la voirie entre tous les modes et l'amélioration de la sécurité de tous.

127. Elargissement de l'A10

Peu d'observations sur ce projet majeur évoqué en P. 93 du PDU. Le SITCAT prend acte de l'évolution de la commune de Chambray qui aurait obtenu du concessionnaire des mesures compensatoires et des assurances en matière d'impact environnemental.

128. Voie du plateau à Luynes

Seule la commune de Luynes est demandeuse sur cette création de voirie. Ni la commune de Fondettes, directement concernée, ni l'Etat, au titre des circulations poids lourds, ni le Conseil Général ou la communauté d'agglomération, n'ont indiqué leur souhait de voir ce projet étudié. Celui-ci ne semble en outre guère compatible avec les objectifs du Scot et du PDU en matière de limitation de l'étalement urbain.

129. Déviation Château-Renault /Ligueil

Cette proposition de voirie se situe en dehors du territoire d'études.

Observations relatives aux modes de déplacements doux.

Réseaux piétons et vélo.

130. Pont Wilson et rue Nationale

Le statut des vélos sur le Pont Wilson et dans la rue Nationale est clair : il s'agit de deux voies piétonnes où les vélos sont donc autorisés, avec priorité aux piétons. Sur le pont

Wilson, les vélos sont également autorisés à circuler sur la chaussée avec les voitures dans le sens maintenu à la circulation (nord/sud). Par contre, la circulation des vélos n'est pas autorisée sur la plateforme du tramway.

131. Ambitions (vélo)

Le SITCAT rappelle que l'objectif des 9 % de parts modales pour le vélo à l'horizon 2023 correspondrait à un triplement des déplacements vélos en nombre du fait de l'augmentation globale du nombre de déplacements. L'objectif de 20 % est certes « vraiment ambitieux » mais est-il « vraiment réaliste » ? Le SITCAT rappelle qu'il a vérifié grâce au modèle multimodal que son programme d'actions permettait l'atteinte des objectifs fixés. Par ailleurs, ces objectifs pourront être réévalués à la suite de l'Enquête Ménages Déplacements prévue en 2015 qui donnera une part modale actualisée pour le vélo comme pour les autres modes.

132. Trottoirs mixtes

Les trottoirs mixtes se sont développés, notamment sur la ville de Tours, en raison des contraintes d'insertion dans les voiries existantes. Ce type d'aménagement, est remis en cause par les usagers, certains allant jusqu'à exiger leur interdiction. Cette solution est cependant un compromis acceptable pour les secteurs peu denses. Le PDU prévoit la réalisation d'un plan piéton (action 1) et la diminution de l'encombrement des trottoirs (action 7) ; il privilégie le partage de la voirie et de l'espace public (action 33).

133. Schéma cyclable d'agglomération

Adopté par l'agglomération le 20 septembre 2001, le Schéma Cyclable d'agglomération a été révisé le 20 juin 2011. Organisé autour des identifications de flux à développer, le schéma cyclable d'intérêt d'agglomération représente une série de propositions d'itinéraires établies autour des objectifs suivants :

- créer des liaisons intercommunales de centre à centre*
- desservir les principaux équipements d'agglomération*
- aménager les corridors fluviaux et organiser le rabattement du réseau vers ces corridors*
- organiser les sorties d'agglomération.*

Ce schéma est doté d'une carte régulièrement mise à jour, largement diffusée, consultable en ligne sur le site de l'agglomération et disponible sur simple demande.

134. Double sens cyclables

La généralisation des double sens cyclables est encore inégale selon les communes : elle accompagne la généralisation progressive des zones 30 et est conforme à la législation en vigueur. Par définition, les zones 30 ne correspondent pas à des axes à forte circulation. Dans certaines rues souvent longues, comme les rues de La Fuye et Jolivet, le double sens est matérialisé par une bande cyclable qui peut dérouter certains usagers (cyclistes comme automobilistes voire piétons). Ces nouveaux aménagements vont progressivement être mieux compris et connus des usagers. L'action 66 « Informer les habitants sur le fonctionnement des zones 30 et des zones de rencontre » vise à renforcer les démarches de sensibilisation et de concertation autour de ces nouveaux aménagements.

L'insécurité ici dénoncée n'est étayée par aucune donnée d'accidentologie au niveau local ou national, au contraire.

135. Deux roues motorisés

Les représentants des deux roues motorisés ont été invités à participer aux groupes de travail. Deux sujets ont été évoqués : l'accidentologie des deux roues motorisés, jugée préoccupante et justifiant qu'on ne cherche pas à développer ce mode notamment auprès de jeunes et les questions de stationnement, surtout à la Gare de Saint-Pierre-des-Corps.

La part modale de 12 % annoncée pour 1996 (source ?) ne paraît pas crédible. Elle ne peut être comparée à celle issue de l'EMD 2008 sur laquelle se base le PDU car l'EMD est la première enquête réalisée selon la méthode CERTU. Ce qui est certain en revanche, c'est la baisse des ventes de deux roues motorisés et la baisse de la pratique au niveau national.

136. Vélo à Assistance Electrique

Dans le cadre de son Plan Climat, Tour(s) plus a mis en place une subvention plafonnée à 250 € et 25 % du prix d'achat. En 2013, 113 habitants en ont profité, dont 12 de Saint-Cyr.

137. Franchissements modes doux (3)

Le PDU a identifié et cartographié des priorités en matière de franchissements pour les modes doux, correspondant aux principales discontinuités (dont la Loire entre Fondettes et la Riche). Le diagnostic technique et les groupes de travail en ont relevé beaucoup d'autres, à des échelles diverses, et dont la résorption pourra être inscrite au schéma cyclable d'agglomération en concertation avec les communes concernées.

138. Stationnement vélos sécurisés

Dans le cadre de la réalisation de la première ligne de tramway, le SITCAT a souhaité installer des abris vélos sécurisés pour les usagers des transports en commun. 5 sont en service, 2 le seront prochainement, 2 sont à l'étude. L'expérience pourrait être étendue aux lignes fortes de bus, voire à certaines lignes périurbaines, avec des modules adaptés.

139. Franchissements modes doux (4)

L'observation est d'autant plus recevable que c'est précisément ce que dit le PDU : « Avant d'envisager toute nouvelle infrastructure, il conviendra d'expertiser toutes les possibilités d'aménagements des franchissements existants. » (action 6 : « Résorber les discontinuités majeures du réseau doux »). L'échelle de la carte figurant les principaux franchissements envisagés (figure 9 P. 37) ne permet pas une localisation précise de ces franchissements mais seulement une localisation de principe.

140. Aménagements cyclables

La proposition de suppression d'une voie voitures au bénéfice des cyclistes sur les boulevard Heurteloup et Béranger ne semble pas compatible avec la proposition d'axes forts pour les transports en commun sur cet axe majeur est-ouest. D'autre part, les cyclistes sont autorisés à circuler sur le mail piétonnier et des travaux récents ont abaissé les trottoirs pour faciliter cette circulation. Il reste néanmoins de nombreux cyclistes sur la chaussée.

Observations relatives à l'intermodalité et aux liaisons transversales.

141. Tarification P+R

La tarification adoptée depuis leur création dans les P+R vise à encourager l'intermodalité

mais aussi le covoiturage : la bonification tarifaire n'a vraiment d'intérêt qu'à partir de 2 personnes. Elle est valable quel que soit le mode.

Observations relatives au stationnement.

142. Stationnement deux roues motorisés

Les parkings publics sont ouverts aux deux roues motorisés et disposent d'une zone spécifique et généralement sécurisée. Le diagnostic et les groupes de travail n'ont pas fait apparaître de besoins particuliers en la matière, sauf en Gare de Saint-Pierre-des-Corps.

143. Stationnement (2)

L'enquête stationnement réalisée dans le quartier Blanqui a démontré une réelle saturation se traduisant par un fort taux de stationnement interdit (trottoirs, bateaux...). L'explication semble liée non pas à la suppression de quelques places mais à l'extension du stationnement payant sur le boulevard Heurteloup qui a fait du quartier Blanqui, en entrée de ville, une « zone de fuite » pour les voitures ventouses stationnant des jours, voire des semaines sur la voie publique. La forte motorisation des ménages de ce quartier et le faible nombre de garages privés (pas de parking public), la proximité d'équipements culturels ou culturels attirant des automobilistes de toute l'agglomération, peuvent également expliquer cette saturation. Dans ce type de quartier, l'extension du stationnement payant avec mise en place d'un tarif résident préférentiel, peut s'avérer une piste de réflexion pour l'avenir (voir action 38 : « Faire évoluer la réglementation du stationnement »). Une autre piste consiste à développer des solutions de stationnement résidentiel, sur assiette publique ou privée (voir action 36 : « Repenser l'offre globale de stationnement » : le stationnement résidentiel hors voirie)

144. Parkings relais

7 P+R fonctionnent actuellement sur l'agglomération, en lien avec la ligne de tramway et la ligne BHNS Tempo. D'autres sont prévus par le PDU à l'ouest et à l'est de l'agglomération, en lien avec les futurs axes forts. Le SITCAT rappelle que cette desserte par une ligne à forte fréquence et forte amplitude est une condition incontournable pour le succès de ces ouvrages. Cette raison explique que malgré de forts trafics automobiles, le PDU ne prévoit pas de P+R dans le nord-ouest de l'agglomération (Fondettes, Saint-Cyr, La Membrolle).

L'expérimentation de l'automatisation de ce service permet d'envisager des parkings de plus petite taille, voire sur des lignes de moindre fréquence mais aux principales stations (voir action 17 : « Diversifier les parcs relais »). La localisation de ces parcs relais de proximité n'est pas déterminée par le PDU : elle dépendra des opportunités foncières.

145. Contrainte

Le SITCAT partage entièrement l'idée qu'un changement des mentalités et des habitudes ne peut reposer sur la contrainte mais avant tout sur la conviction : c'est pourquoi il a prévu un axe entier sur le partage d'une culture de la mobilité dont l'orientation 2

« développer des outils de sensibilisation et de communication » vise à accompagner le changement par une politique de sensibilisation et de communication axée sur l'utilisateur et le citoyen. Au-delà de cet axe, c'est bien l'ensemble des actions du PDU qui répondent à cette conviction. Ce qui peut être ressenti comme une « contrainte » par les partisans de l'automobile (sur le stationnement ou le partage de l'espace public par exemple) est ressenti comme un juste rééquilibrage des avantages accordés exclusivement à l'automobile par les usagers des autres modes. Certaines contributions (M40, L15, O130...) demandent même une politique beaucoup plus coercitive en matière de stationnement notamment.

Observations relatives au rapport mobilités et urbanisme.

Observations relatives à l'utilisation de l'espace public et à la voirie.

146. Aménagements de voirie et TC

Le SITCAT partage entièrement cette analyse (voir action 34 : « Aménager la voirie pour faciliter la circulation des bus »). Tout l'enjeu est de la faire désormais partager aux élus et aux techniciens des communes afin de concilier les différents impératifs notamment ceux de sécurité et ceux d'efficacité des transports publics. L'action 60 « Renforcer la coopération entre Autorités Organisatrices de Transports et gestionnaires de voirie » vise à faciliter ces échanges.

Le SITCAT note par ailleurs que ces aménagements sont également dénoncés par les exploitants agricoles qui rencontrent les mêmes difficultés que l'exploitant du réseau de transports en commun.

Observations relatives à l'accessibilité.

147. Accessibilité des gares

La mise en accessibilité des gares nationales (Tours et Saint-Pierre-des-Corps) relève de l'Etat, contrairement à celle des gares et haltes régionales (voir SDA de la région Centre et annexe Accessibilité du PDU). Le rehaussement des quais est à lui seul un chantier majeur. Il s'agit effectivement d'une rupture majeure dans la chaîne d'accessibilité.

148. Sonorisation des feux R 25

L'ensemble des traversées piétonnes équipées de feux R 25 le long de la ligne de tramway a bien été sonorisé.

Observations relatives à l'environnement.

149. Bus propres

Un bus est certes plus bruyant et plus polluant qu'une voiture mais son impact rapporté au nombre de passagers transportés est bien moindre que celui de la voiture individuelle (voir Evaluation Environnementale).

Le parc de bus du SITCAT est en constant renouvellement et rajeunissement : ses performances environnementales ne cessent donc de s'améliorer. Par ailleurs, le tramway

et les minibus fonctionnent à la traction électrique, beaucoup moins bruyante et peu émissive.

L'action 55 « Promouvoir les véhicules décarbonés et peu émissifs » prévoit de continuer à moderniser le parc de bus urbains en privilégiant les technologies permettant la réduction des consommations et des émissions.

150. *Ambition environnementale (2)*

L'évaluation environnementale souligne (P.265) que les diminutions prévues des différents polluants sont largement liées à l'évolution technologique des véhicules » et que le PDU « accentue cette tendance et contribue à diminuer les émissions de polluants atmosphériques et de GES (de l'ordre de 2 à 3 % suivant le polluant considéré, par rapport à la référence 2023) ». Cette contribution du PDU est par ailleurs sous-évaluée du fait de la méthodologie (utilisation de la modélisation multimodale – voir P.262). Si la situation devrait fortement s'améliorer, il n'en reste pas moins qu'il devrait subsister des zones de dépassement pour les différents polluants considérés.

L'évaluation environnementale précise par ailleurs (P. 268) « les difficultés d'atteindre cet objectif sans modification radicale des comportements des usagers et sans décision forte de limiter la périurbanisation.»

151. *Parts modales*

Le SITCAT rappelle que l'ambition en termes de part modale des transports collectifs n'est pas de l'augmenter de 5 % mais de 5 points : passer de 8 à 13 %, c'est pratiquement doubler comme le montre l'objectif chiffré complémentaire de passer de 24 à 40 millions de voyages par an sur les TC.

152. *Transports scolaires*

Le SITCAT ne peut que partager le souhait de voir sa clientèle se diversifier mais il rappelle que les scolaires (primaire, collège, lycée, université) représentent plus de la moitié des usagers du réseau urbain (voire plus sur les lignes suburbaines). La réponse aux besoins de cette clientèle captive est donc une priorité incontournable : elle dimensionne en grande partie l'offre par son caractère très concentré à la fois dans le temps (heures de pointe du matin et du soir) et dans l'espace (desserte des établissements).

Observations relatives aux outils de sensibilisation et de communication.

Observations relatives à l'aéroport.

153. *Aéroport*

Seul l'accès à l'aéroport constitue un sujet relevant du PDU. Le diagnostic n'a pas fait apparaître de besoin particulier en la matière. Pour mémoire, la poursuite de la ligne de tramway jusqu'à l'aéroport a été étudiée mais n'a pas été retenue tant pour des raisons techniques qu'économiques : le potentiel de voyageurs ne le justifiait pas. Il existe une navette pour chaque vol depuis la gare de Tours, elle-même accessible depuis l'ensemble du PTU voire au-delà (Fil Bleu, Fil Vert, TER). La délégation de service confiant

l'exploitation de l'aéroport à la SNC Lavallin prévoit également la mise en place d'une navette depuis le terminus nord du tramway.

Observations relatives à l'organisation de l'approvisionnement de l'agglomération.

154. *Tramway cargo*

Cette idée séduisante a été étudiée par l'agglomération : elle ne répond pas à la taille de l'agglomération et à la typologie de ses commerces mais peut se révéler adaptée à des agglomérations d'un million d'habitants ou plus.