

● MÉTROPOLE TOURANGELLE

LIGNES
2
tram

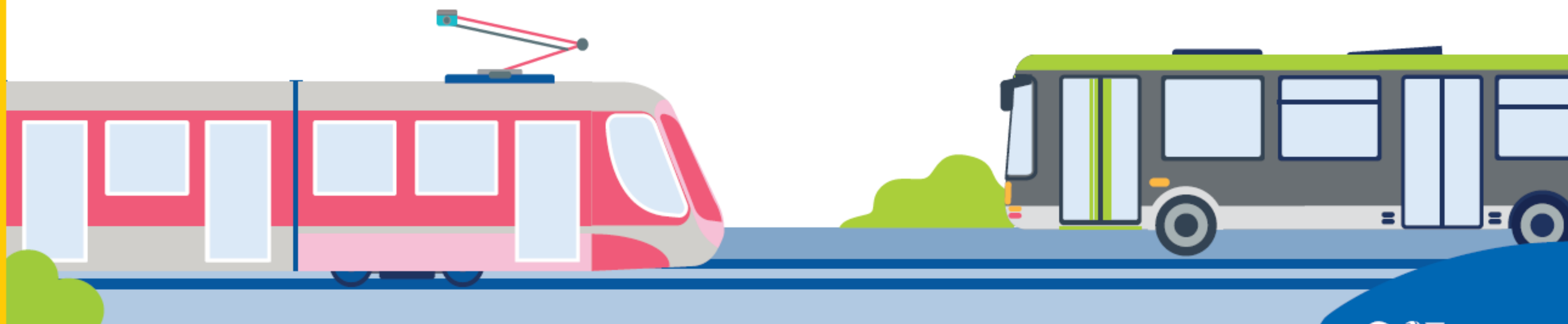
Ligne2tram

LigneBHNS

DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

PIÈCE H Mise en compatibilité
des documents d'urbanisme

**PIÈCE H0 - Présentation de la procédure
de mise en compatibilité et notice explicative du projet**



PREAMBULE

La Pièce H du dossier DUP présente les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité des PLU de Tours et de Chambray-lès-Tours, afin de permettre la réalisation du projet Lignes2tram, dont la Maîtrise d'ouvrage est assurée par le Syndicat des Mobilités de Touraine (SMT).

Cette pièce se compose de 3 sous-dossiers :

- **Pièce H0 : présentation de la procédure de mise en compatibilité et notice explicative du projet Lignes2tram ;**
- Pièce H1 : mise en compatibilité du PLU de Tours ;
- Pièce H2 : mise en compatibilité du PLU de Chambray-lès-Tours.

La procédure relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est menée conjointement à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet. L'enquête publique est alors assurée par l'enquête préalable à la DUP.

Les dossiers de MECDU ont fait l'objet d'une consultation de l'Autorité environnementale et de Tours Métropole Val de Loire (TMVL). Leurs avis sont regroupés en Pièce L « Avis émis sur le projet et mémoire en réponse » du dossier d'enquête publique.

Les chapitres ayant fait l'objet de modifications suite à ces avis sont identifiés de la manière suivante :

 modification du chapitre en lien avec l'avis de l'Autorité environnementale (MRAe)

 modification du chapitre en lien avec l'avis de TMVL.

SOMMAIRE

CHAPITRE 1. Présentation de la procédure de mise en compatibilité 7

1.1 Objet de la procédure 8

1.2 Déroulement de la procédure..... 8

1.3 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité 9

1.4 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d’urbanisme 10

1.5 Contenu des dossiers de mise en compatibilité 12

CHAPITRE 2. Notice explicative du projet..... 13

2.1 Contexte..... 14

2.1.1 L’offre actuelle de transports en commun 14

2.1.2 Les besoins et les objectifs..... 14

2.2 Présentation du projet Lignes2tram 15

2.3 Zoom sur le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l’agglomération Tourangelle..... 17

2.4 Les principaux acteurs du projet..... 18

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : tracés du projet Lignes2tram 17

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : contenu demandé par l'article R.122-20 du Code de l'environnement et correspondance avec l'étude d'impact 11

LISTE DES ABREVIATIONS

- BHNS : Bus à Haut Niveau de Service
- DUP : Déclaration d'Utilité Publique
- EBC : Espace Boisé Classé
- EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunal
- ER : Emplacement Réservé
- La SET : Société d'Equipement de Touraine
- MECDU : Mise en Compatibilité de Document d'Urbanisme
- OAP : Orientation Particulière d'Aménagement
- PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable
- PLH : Plan Local de l'Habitat
- PLU : Plan Local d'Urbanisme
- PSMV : Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur
- SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
- SMT : Syndicat des Mobilités de Touraine
- TMVL : Tours Métropole Val de Loire
- TVB : Trame Verte et Bleue



CHAPITRE 1. PRESENTATION DE LA PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE

1.1 OBJET DE LA PROCEDURE

Conformément aux articles L.153-54 et suivants du Code de l'urbanisme, lorsque les dispositions du Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé d'une commune ou d'un Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) concerné ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP), elles doivent être revues pour être mises en compatibilité avec celle-ci.

Afin de permettre la réalisation du projet, la procédure de mise en compatibilité a pour effet d'adapter les dispositions existantes dans les différentes pièces du document d'urbanisme en vigueur qui sont incompatibles avec l'ensemble des composantes du projet soumis à enquête publique, c'est-à-dire ne permettant pas sa réalisation.

La procédure de mise en compatibilité est régie par les articles L.153-54 à L.153-59 et R.153-14 du Code de l'urbanisme. Dans le cas d'une mise en compatibilité menée avec une déclaration d'utilité publique, la procédure est conduite par le préfet.

1.2 DEROULEMENT DE LA PROCEDURE



Ce chapitre a fait l'objet de modifications suite aux avis des services de l'Etat (Pièce L - avis de TMVL) (en violet).

Cinq grandes étapes jalonnent cette procédure :

❑ 1. L'examen du dossier par le préfet

Le préfet détermine si le projet est ou non compatible avec les dispositions du PLU approuvé et engage la procédure conformément aux articles L.153-54 et suivants du Code de l'urbanisme.

❑ 2. La réunion d'examen conjoint par les Personnes Publiques Associées (PPA) avant l'ouverture de l'enquête

Avant l'ouverture de l'enquête, le préfet organise une réunion d'examen conjointe sur les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU, regroupant :

- L'Etat ;
- La commune concernée ;
- La structure chargée de l'élaboration et de la gestion du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) ;
- L'Établissement Public de Coopération Intercommunal (EPCI) compétent en matière de Programme Local de l'Habitat (PLH) ;
- L'Établissement Public de Coopération Intercommunal (EPCI) compétent en matière de Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) ;
- La Région ;

- Le Département ;
- L'autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains, dans les Périmètres de Transports Urbains ;
- Les chambres consulaires (Chambre de Commerce et de l'Industrie, Chambre des Métiers, Chambre d'Agriculture) ;
- A leur demande, les associations locales d'usagers agréées et les associations agréées de protection de l'environnement.

A l'issue de cet examen conjoint, un procès-verbal est dressé. Il est joint au dossier d'enquête.

❑ 3. L'enquête publique

L'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du PLU de la commune concernée, dès lors que l'opération n'est pas compatible avec les dispositions de ce plan.

❑ 4. L'avis du Conseil métropolitain

A l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du PLU, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête et le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sous soumis pour avis au Conseil métropolitain. Celui-ci dispose d'un délai de deux mois pour donner son avis. Passé ce délai, son avis est réputé favorable.

❑ 5. La déclaration d'utilité publique

L'arrêté préfectoral de DUP emporte approbation des nouvelles dispositions du plan.

Le document d'urbanisme est modifié par la DUP elle-même et la mise en compatibilité est effective dès la publication de la DUP.

1.3 TEXTES REGISSANT LA PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE

La procédure de mise en compatibilité des PLU est élaborée conformément aux articles L.153-54 à L.153-59 et R.153-14 du Code de l'urbanisme, créés par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015.

❑ Article L.153-54 du Code de l'urbanisme

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L.300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

- 1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;
- 2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L.132-7 et L.132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint ».

❑ Article L.153-55 du Code de l'urbanisme

« Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre I^{er} du Code de l'environnement :

- 1° Par l'autorité administrative compétente de l'Etat :
 - a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;
 - b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;
 - c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;
- 2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

Lorsque le projet de mise en compatibilité d'un PLU ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes ».

❑ Article L.153-56 du Code de l'urbanisme

« Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée, le PLU ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité ».

❑ Article L.153-57 du Code de l'urbanisme

« A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

- 1° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'Etat. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;
- 2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas ».

❑ Article L.153-58 du Code de l'urbanisme

« La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

- 1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;
- 2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'Etat ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;
- 3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'Etat ;
- 4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. A défaut de délibération dans un délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral ».

❑ Article L.153-59 du Code de l'urbanisme

« L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le PLU devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L.153-25 et L.153-26.

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma ».

❏ Article R.153-14 du Code de l'urbanisme

« Le dossier de mise en compatibilité du PLU, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable ».

1.4 EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME



Ce chapitre a fait l'objet de modifications suite aux avis des services de l'Etat (Pièce L - avis de la Direction Départementale des Territoires) (en violet).

Les PLU font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion de leur mise en compatibilité dans le cadre des situations suivantes (article R.104-13 du Code de l'urbanisme) :

« Les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion de leur mise en compatibilité :

- 1° Lorsque celle-ci permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;
- 2° Lorsque celle-ci emporte les mêmes effets qu'une révision, au sens de l'article L. 153-31, et que cette révision concerne l'un des cas mentionnés au I de l'article R. 104-11 ;
- 3° Dans le cadre d'une procédure intégrée prévue à l'article L. 300-6-1, lorsqu'en application des conditions définies au V de cet article l'étude d'impact du projet n'a pas inclus l'analyse de l'incidence des dispositions concernées sur l'environnement ».

L'article R.104-14 du Code de l'urbanisme ajoute de plus que « Lorsque la mise en compatibilité n'entre pas dans le champ d'application de l'article R. 104-13, les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion de leur mise en compatibilité, s'il est établi qu'elle est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement au regard des critères de l'annexe II de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement :

- 1° Après un examen au cas par cas réalisé dans les conditions définies aux articles R. 104-28 à R. 104-32, lorsque le plan local d'urbanisme est mis en compatibilité en application du second alinéa de l'article L. 153-51, dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique en application de l'article L. 153-54, ou dans le cadre d'une déclaration de projet en application des articles R. 153-16 et R. 153-17 ;
- 2° Après un examen au cas par cas réalisé dans les conditions définies aux articles R. 104-33 à R. 104-37, dans les autres cas ».

La commune de Tours comprend deux sites Natura 2000 au niveau de la Loire :

- Site « La Loire de Candes Saint Martin à Mosnes » (FR2400548 – Directives Habitats) ;
- Site « Vallée de la Loire d'Indre-et-Loire » (FR2410012 – Directive Oiseaux).

A ce titre, la mise en compatibilité du PLU de Tours est soumise automatiquement à évaluation environnementale.

Selon l'article R.122-27 du Code de l'environnement : « En application de l'article L. 122-14, une procédure d'évaluation environnementale commune peut être mise en œuvre, à l'initiative du maître d'ouvrage concerné pour un projet subordonné à déclaration d'utilité publique ou déclaration de projet impliquant, soit la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme, soit la modification d'un plan ou programme également soumis à évaluation environnementale, lorsque l'étude d'impact du projet contient l'ensemble des éléments mentionnés à l'article R.122-20 ».

Les éléments de la mise en compatibilité du PLU de Tours traduisent les intentions du projet de réalisation de la ligne 2 de tramway, des P+R, du réaménagement de la ligne de BHNS et de l'extension du Centre de Maintenance. La démarche d'évaluation environnementale menée pour le projet s'applique également à la mise en compatibilité du PLU.

L'évaluation environnementale du projet fait l'objet de la pièce F du présent dossier d'enquête publique. Cette dernière contient l'ensemble des éléments mentionnés à l'article R.122-20 du Code de l'environnement, rappelés dans le tableau suivant.

Tableau 1 : contenu demandé par l'article R.122-20 du Code de l'environnement et correspondance avec l'étude d'impact

ARTICLE R.122-20 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT		PARTIE DE L'ÉTUDE D'IMPACT (PIECE G DU DOSSIER DUP)
1°	Une présentation générale indiquant, de manière résumée, les objectifs du plan, schéma, programme ou document de planification et son contenu, son articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification et, le cas échéant, si ces derniers ont fait, feront ou pourront eux-mêmes faire l'objet d'une évaluation environnementale	Partie 3 Chapitre 6 « Documents de planification territoriale et d'urbanisme »
2°	Une description de l'état initial de l'environnement sur le territoire concerné, les perspectives de son évolution probable si le plan, schéma, programme ou document de planification n'est pas mis en œuvre, les principaux enjeux environnementaux de la zone dans laquelle s'appliquera le plan, schéma, programme ou document de planification et les caractéristiques environnementales des zones qui sont susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou document de planification. Lorsque l'échelle du plan, schéma, programme ou document de planification le permet, les zonages environnementaux existants sont identifiés	Partie 3 Chapitres 1 à 12
3°	Les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du plan, schéma, programme ou document de planification dans son champ d'application territorial. Chaque hypothèse fait mention des avantages et inconvénients qu'elle présente, notamment au regard des 1° et 2°	Partie 4 Chapitre 3 « Les étapes de l'élaboration du projet, les solutions de substitution envisagées et les raisons du choix du projet retenu »
4°	L'exposé des motifs pour lesquels le projet de plan, schéma, programme ou document de planification a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement	Partie 3 Chapitre 6 « Documents de planification territoriale et d'urbanisme »
5°	L'exposé : a) Des effets notables probables de la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement, et notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la population, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages. Les effets notables probables sur l'environnement sont regardés en fonction de leur caractère positif ou négatif, direct ou indirect, temporaire ou permanent, à court, moyen ou long terme ou encore en fonction de l'incidence née du cumul de ces effets. Ils prennent en compte les effets cumulés du plan, schéma, programme avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification ou projets de plans, schémas, programmes ou documents de planification connus ; b) De l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4.	Partie 5
6°	La présentation successive des mesures prises pour : a) Eviter les incidences négatives sur l'environnement du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement et la santé humaine ; b) Réduire l'impact des incidences mentionnées au a ci-dessus n'ayant pu être évitées ; c) Compenser, lorsque cela est possible, les incidences négatives notables du plan, schéma, programme ou document de planification sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, la personne publique responsable justifie cette impossibilité. Les mesures prises au titre du b du 5° sont identifiées de manière particulière.	Partie 5
7°	La présentation des critères, indicateurs et modalités-y compris les échéances-retenus : a) Pour vérifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, la correcte appréciation des effets défavorables identifiés au 5° et le caractère adéquat des mesures prises au titre du 6° ; b) Pour identifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et permettre, si nécessaire, l'intervention de mesures appropriées.	Partie 5
8°	Une présentation des méthodes utilisées pour établir le rapport sur les incidences environnementales et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré	Partie 5
9°	Le cas échéant, l'avis émis par l'Etat membre de l'Union européenne consulté conformément aux dispositions de l'article L.122-9 du présent code.	Non concerné

1.5 CONTENU DES DOSSIERS DE MISE EN COMPATIBILITE

Les dossiers de mise en compatibilité comprennent les documents suivants :

- **La présente pièce H0 – commune aux deux dossiers de mise en compatibilité du PLU de Tours (pièce H1) et du PLU de Chambray-lès-Tours (pièce H2)** – qui présente la procédure de mise en compatibilité (Chapitre 1) et la notice explicative du projet Lignes2tram (Chapitre 2) ;
- Pour chacune des deux communes concernées par cette procédure, **un dossier de mise en compatibilité pour Tours (pièce H1) et pour Chambray-lès-Tours (pièce H2)** définissant respectivement sur le territoire communal de chacune d'entre elles, les incidences du projet sur le plan local d'urbanisme (Chapitre 1) et les mesures de mise en compatibilités qu'elles impliquent (Chapitre 2).



CHAPITRE 2. NOTICE EXPLICATIVE DU PROJET

2.1 CONTEXTE

2.1.1 L'OFFRE ACTUELLE DE TRANSPORTS EN COMMUN

Le réseau de transports en commun de la Métropole tourangelle assure en moyenne chaque jour 120 000 voyages.

Ce réseau est structuré en quatre niveaux qui se complètent pour assurer les liaisons interterritoriales :

- **Le réseau urbain en site propre : la ligne Tempo 2 et la ligne A du tramway**

La ligne 2 Tempo et la ligne A du tramway sont deux moyens de transports en site propre bénéficiant d'une forte fréquence (un véhicule toutes les 6 à 10 minutes en journée). Ces deux lignes sont aujourd'hui les plus structurantes de la métropole.

- **Un réseau urbain : 13 lignes de bus**

Le réseau urbain permet de desservir l'ensemble de la ville, centre de la Métropole, et des villes les plus proches. Des bus passent toutes les 20 minutes environ.

- **Un réseau suburbain : 13 lignes desservent les communes de la Métropole tourangelle**

Le réseau suburbain est composé de 13 lignes assurant la desserte de l'ensemble du territoire de la Métropole tourangelle. La fréquence de ces lignes varie de 20 à 60 minutes aux heures de pointe.

- **6 lignes spéciales de bus**

Elles offrent des liaisons directes aux principales heures d'entrée et de sortie des campus, des collèges/lycées, ainsi que des dessertes spécifiques : Nécropole d'Esvres, ANAIS de Mettray, etc.

- **11 lignes de transport à la demande**

Ce service est proposé afin de se rendre au-delà du terminus des lignes régulières. Onze lignes sont ainsi proposées et sont opérées par des bus ou taxis bus, avec ou sans besoin de réservation préalable. Ce service vient compléter les lignes de bus ordinaires et offrir une offre de transport élargie.

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

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

2.1.2 LES BESOINS ET LES OBJECTIFS

Aujourd'hui **1,3 millions de déplacements par jour** se font dans le périmètre du Syndicat des Mobilités, soit près de **4 déplacements par jour et par habitant**. Les déplacements domicile-études représentent un tiers des déplacements en transport en commun.

Cette dynamique s'est largement accentuée avec l'arrivée de la première ligne de tramway. Mise en service en août 2013, la ligne A connaît un réel succès auprès des voyageurs. Sa fréquentation, estimée lors des études à 55 000 voyages/jour, atteint aujourd'hui **65 000 voyages/jour et ponctuellement plus de 70 000 voyages/jour**. Adopté par les usagers, ce mode de transports performant fait aujourd'hui partie du paysage urbain. Inscrit dans les habitudes de déplacements, il contribue également au développement économique du territoire.

La mise en service de la ligne TEMPO (en 2013 également), bénéficiant de 7 correspondances avec la ligne A de tramway, a également été un véritable succès qui en a fait la ligne de bus la plus fréquentée du réseau. Son succès a d'ailleurs nécessité l'augmentation de sa fréquence en 2016, et à nouveau en 2023 (passage d'une fréquence de 8.5 min à 7.5 en 2016 puis à 6.5 en 2023 entre 6h30 et 18h30), afin de pouvoir répondre à l'augmentation de la demande.

L'association de ces deux types de transports en sites propres, tramway et bus à haut niveau de service a permis d'augmenter le nombre de déplacements réalisés sur le réseau de 55.5% entre 2010 et 2017. Régularité de passage, fiabilité dans les horaires, rendent l'usage des transports en commun en site propre (voie réservée) beaucoup plus attractifs. La priorité aux carrefours améliore également largement le temps de trajet qui devient plus compétitif.

Fort de ces réussites, Tours métropole Val de Loire et le Syndicat des mobilités de Touraine ont décidé de poursuivre le développement du réseau de transports en commun de leur territoire afin de :

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

Le projet de la ligne 2 de tramway et du réaménagement de la ligne de bus à haut niveau de service s'inscrit parfaitement dans ces objectifs métropolitains.

A l'occasion du Conseil métropolitain de Tours Métropole Val de Loire (entité porteuse de la politique globale de l'aménagement du territoire et Autorité Organisatrice des Mobilités jusqu'en 2019) du 16 octobre 2017, les élus se sont exprimés en faveur d'un projet de transports en commun qui relierait le quartier de la Papoterie à Chambray-lès-Tours au Prieuré de Saint-Cosme de La Riche. Cette nouvelle ligne de tramway desservirait le parc de Grandmont, le quartier de la Bergeonnerie, le quartier des Fontaines et le centre-ville de Tours, avant de s'engager dans deux nouveaux espaces urbains : les casernes Beaumont-Chauveau et le quartier du Plessis-Botanique. Les deux sites majeurs du Centre Hospitalier Régional Universitaire (CHRU), que sont Bretonneau et Trousseau, seraient ainsi reliés, en proximité, à un axe structurant du réseau de transports collectifs de la Métropole.

2.2 PRESENTATION DU PROJET LIGNES2TRAM

Marqueur emblématique du développement des mobilités à l'échelle de Tours Métropole, le projet Lignes2tram a pour ambition de concilier les enjeux économiques, sociaux et environnementaux du territoire.

Le projet Lignes2tram comprend notamment :

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

Le projet Lignes2tram est un projet sur mesure :

➤ Pour le développement des transports en commun dans la Métropole tourangelle :

En effet, après la mise en service de la première ligne de tramway de Tours Métropole et de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service Tempo, le développement du réseau de transports en commun se poursuit afin de :

- Faciliter la mobilité quotidienne de 75 000 habitants, 60 000 emplois et 24 000 étudiants desservis,
- Offrir une alternative à la voiture grâce à un réseau de transport rapide, fiable et accessible à tous,
- Soutenir l'attractivité du territoire et encourager ses projets de développement en améliorant la desserte des grands équipements et pôles générateurs d'activités. Parmi ceux-ci, le Centre Hospitalier Universitaire, les pôles étudiants et universitaires, les bassins d'emplois (au centre de Tours, les zones d'activités économiques de Chambray-lès-Tours, ...), ainsi que des nouveaux projets de renouvellement urbain (Maryse-Bastie, les opérations des Rives du Petit Cher, la ZAC Beaumont-Chauveau à Tours, la ZAC du Plessis-Botanique à La Riche et l'extension de l'hôpital Trousseau à Chambray-lès-Tours) et des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

➤ Pour accompagner le développement économique et démographique du territoire :

Avec l'accroissement du nombre d'emplois (80 000 rien qu'à Tours), l'implantation de pôles d'excellence (la Cité de la Création et de l'Innovation Mame, l'IMT Institut de formations industrie, santé et bien-être), la création de futurs quartiers, l'augmentation continue de la population étudiante répartie sur les différents pôles étudiants situés entre Tours, Chambray-lès-Tours, Fondettes, Joué-lès-Tours et Saint-Pierre-des-Corps, le développement du territoire n'est plus à démontrer et impose d'adapter les infrastructures pour satisfaire la demande de déplacements.

➤ **Pour répondre à la forte demande des voyageurs :**

Le besoin de mobilité est fort dans la Métropole, comme le prouve le succès de la ligne A de tramway et de la ligne BHNS Tempo depuis leur mise en service. L'objectif ambitieux de 55 000 voyages par jour fixé pour la ligne A, prévu pour 2018, a été atteint dès 2014. Plus de 70 000 voyages par jour sur la ligne A ont été effectués au mois de septembre 2023. L'accroissement de la population, l'évolution des besoins de mobilités et les attentes des citoyens rendent nécessaire le développement de l'offre de transport.

➤ **Avec le respect de l'environnement et de la biodiversité au cœur des préoccupations :**

Favoriser les transports alternatifs à la voiture constitue un enjeu majeur en faveur de la transition énergétique. En France, les transports représentent 32% des émissions de gaz à effet de serre en 2022 (source : Haut Conseil pour le Climat). Avec le développement de mobilités plus responsables (transports en commun, mobilités douces, covoiturage, autopartage, ...), c'est une véritable alternative à la voiture individuelle qui est développée. La mise en œuvre du projet Lignes2tram participera ainsi largement à l'adaptation de la ville, à l'urgence climatique et améliorera la qualité de vie des habitants.

La ligne 2 de tramway

La ligne 2 de tramway s'étendra sur environ **12,5 kilomètres** et desservira les communes de **La Riche, Tours, Joué-lès-Tours et Chambray-lès-Tours**.

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

Le projet prévoit également **l'extension du Centre de Maintenance des tramways**, afin d'accueillir les rames nécessaires à l'exploitation de la ligne 2. Au total, **19 rames** seront acquises dans le cadre du projet Lignes2tram, dont 2 viendront renforcer le parc de rames de la ligne A pour laquelle la fréquentation augmentera avec l'arrivée de la ligne 2.

La ligne 2 comprendra **22 stations**, dont une station existante, Charcot. Elle sera commune aux deux lignes sur le tronçon commun situé entre la place de la Liberté et le carrefour de Verdun.

La vitesse commerciale attendue pour la ligne 2 est de **18,5 km/h**. Il est prévu un voyage **toutes les 7 minutes en heure de pointe** et un voyage toutes les 8 minutes en heures creuses.

La fréquentation attendue sur cette ligne 2 de tramway est de **34 700 voyages par jour**.

La ligne de BHNS

Longue d'environ **13 kilomètres**, la ligne Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) reliera les Douets à Tours au centre commercial Les Atlantes à Saint-Pierre-des-Corps. La partie Nord, du terminus jusqu'au Sud du pont Mirabeau, ne sera pas modifiée. Du Sud du pont Mirabeau jusqu'au terminus à Saint-Pierre-des-Corps, un linéaire de **5 kilomètres sera réaménagé et 2 kilomètres seront en site propre**.

Son tracé doit être repensé, afin de s'intégrer dans un réseau de transports collectifs urbains cohérent et performant.

La vitesse commerciale attendue est de **18 km/h**.

15 nouveaux bus articulés sont nécessaires pour exploiter cette ligne forte du futur réseau de réseau en commun.

La fréquentation attendue est de **17 200 voyages par jour**.

Des bus toutes les 6 minutes 30 sont attendus en heure de pointe.



Figure 1 : tracés du projet Lignes2tram

2.3 ZOOM SUR LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE (SCOT) DE L'AGGLOMERATION TOURANGELLE



Ce chapitre a été intégré suite aux avis des services de l'Etat (Pièce L - avis de TMVL).

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'agglomération tourangelle a été approuvé le 27 septembre 2013. Sa mise en révision a été prescrite par délibération en date du 24 mars 2017 et est toujours en cours.

Les PLU doivent être compatibles avec le SCoT.

La démonstration de la compatibilité du projet avec le SCoT de l'agglomération Tourangelle a été détaillée au chapitre 5.2.2 « Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'agglomération Tourangelle » de la Pièce G5 de l'étude d'impact.

Le projet répond notamment à l'objectif « Changer les pratiques de mobilités ». Le projet d'aménagement du territoire que propose le SCoT vise à promouvoir les mobilités au sein de l'agglomération tourangelle tout en élargissant la palette des modes offerts à chacun. Ainsi, il ne s'agit pas d'opposer un mode de déplacement à un autre mais bien de tous les articuler dans un système cohérent qui privilégie les plus durables d'entre eux. À cet effet, le SCoT affiche l'ambition résolue de promouvoir un aménagement du territoire, une programmation et un système d'acteurs qui favorisent les modes de déplacements durables pour contester l'hégémonie de la voiture sans en condamner l'usage raisonné. En ce sens, il porte les ambitions d'un réel urbanisme des mobilités.

Le projet répond pleinement à cet objectif en proposant une nouvelle offre de transport en commun (tramway et BHNS) améliorant la desserte du territoire. Ainsi, il favorisera le report modal de la voiture vers les transports en commun. De plus, il intègre la réalisation de deux nouveaux P+R au droit des terminus de la ligne 2 de tramway (La Riche et Chambray-lès-Tours), permettant les pratiques intermodales.

Il s'intègre par ailleurs sur les corridors de transports collectifs interurbains structurants déjà identifiés dans le SCoT. La définition du projet a également tenu compte du réseau de transport existant, afin de proposer une offre de transport adaptée à la demande du territoire. Le réseau de bus sera restructuré lors de la mise en service du projet.

2.4 LES PRINCIPAUX ACTEURS DU PROJET

Le projet Lignes2tram est porté par un ensemble d'acteurs.

Tours Métropole Val de Loire (TMVL) porte la politique globale d'aménagement du territoire, et est également gestionnaire de l'ensemble des voiries sur lesquelles s'inscrit le projet Lignes2tram.

A ses côtés, le Syndicat des Mobilités de Touraine est le maître d'ouvrage et financeur du projet Lignes2tram.

Le **Syndicat des Mobilités de Touraine** (SMT) exerce, depuis le 1er janvier 2019 en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, l'intégralité des missions relevant de la compétence Mobilité de ses membres, sur le périmètre de Tours Métropole Val de Loire et des trois communes Vernou-sur-Brenne, Vouvray et La Ville-aux-Dames (25 communes au total, sur un territoire de 311 508 habitants).

Ses principales missions consistent à :

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

Le groupement TRANSAMO-LA SET :

Désigné mandataire de maîtrise d'ouvrage par le SMT le 19 février 2020, le groupement TRANSAMO-LA SET a en charge la mise en œuvre du projet Lignes2tram, depuis les études jusqu'à la mise en service (mars 2028) y compris pour la période de suivi des garanties.

Ce groupement est composé de :

- **TRANSAMO (mandataire du groupement), filiale de TRANSDEV et acteur majeur, leader français dans l'assistance à maîtrise d'ouvrage dans le secteur des Transports en Commun en Site Propre.**
- **LA SET (Société d'Équipement de Touraine), société d'économie mixte locale créée en 1958 et acteur majeur local de l'aménagement du territoire de la Métropole.**

C'est ce groupement qui porte la mise en œuvre de l'ensemble des procédures nécessaires à la réalisation du projet (DUP, MECDU, etc.) pour le compte du SMT en sa qualité de maître d'ouvrage.

Les communes de Chambray-lès-Tours, Joué-lès-Tours, La Riche, Tours et Saint-Pierre-des-Corps sont directement concernées par le projet Lignes2tram sur leur territoire.

Afin de pouvoir assurer la gouvernance de ce projet aux multiples acteurs, une dynamique partenariale s'est instaurée avec les **partenaires** (Tours Métropole Val de Loire et les villes de La Riche, Tours, Joué-lès-Tours, Chambray-lès-Tours, la Région, le Département, ainsi que les autres partenaires institutionnels comme le CHRU, l'Université, la SNCF, les services de l'Etat...).

Des instances de décision et de travail ont été mises en place :

- Avec les élus, à un niveau local (Comités géographiques) et global (Comité de pilotage),
- Avec les services techniques des Collectivités, notamment les futurs gestionnaires, organisées par thématiques (urbanisme, espaces verts, fonctionnalités urbaines, mobilier, etc.),
- Avec les services de l'État.

Chacune de ces instances se réunit à une fréquence à minima mensuelle.

Sous l'impulsion de la préfecture d'Indre-et-Loire, les services de l'État sont impliqués sur le projet via deux instances :

- **Le Comité de Pilotage des procédures, qui se réunit à fréquence bimestrielle, et qui associe les services de l'État et le porteur de projet,**
- **Le Comité Stratégique, qui associe les élus des Collectivités, les services de l'État et le porteur de projet, et qui approuvent les grandes orientations du projet ; ces Comités se réunissent à fréquence semestrielle.**