

Référence : Enquête publique relative au projet de Plan de Mobilité (PDM) du Syndicat des Mobilités de Touraine) du 28 septembre au 28 octobre 2026

Contribution : Le « dernier mètre » du BHNS : une omission institutionnalisée, contraire aux engagements publics

À l'attention de Monsieur le Président de la Commission d'enquête publique

Saint-Pierre-des-Corps, le 7 octobre 2026

Monsieur le Président,

Je reviens vers votre commission après la **réunion d'information publique qui s'est tenue hier, le 6 octobre 2026, salle des fêtes de Saint-Pierre-des-Corps**, consacrée au projet Lignes2Tram. En tant que résident du QPV de la Galboisière et membre du comité populaire VESEMT, j'y étais présent., pour compléter l'information dont je disposais déjà en vue de rédiger cette contribution..

Cette réunion a produit un effet paradoxal : elle a **confirmé nos craintes techniques** tout en **révélant un écart entre les discours publics et les documents juridiques opposables**. Cette réunion ne se confond pas avec la procédure, j'en suis constant, mais comme elle a porté sur deux projets clés de votre PDM, ce qui s'y est dit est important.

1. L'écart entre les déclarations publiques et la réalité juridique du dossier

Lors de la réunion d'hier, comme lors de précédentes rencontres, il a pu être laissé entendre que la desserte de la gare TGV de Saint-Pierre-des-Corps par le BHNS relevait d'une perspective naturelle, voire d'un engagement implicite. **Cette présentation ne résiste pas à l'examen des pièces du dossier.**

Les documents officiels du projet Lignes2Tram sont sans ambiguïté :

- Le **dossier de déclaration d'utilité publique (DUP)**, dans sa pièce relative à la demande d'alignement, identifie expressément le « **Terminus Atlantes** » comme l'une des séquences du périmètre aménagé([Voir Ici](#)).
- Le **rapport d'enquête publique** de décembre 2024 décrit le BHNS comme reliant « **les Douets à Tours au centre commercial Les Atlantes à Saint-Pierre-des-Corps** », sans mentionner la gare TGV comme point de desserte([Voir Ici](#)).
- Le **communiqué de presse de la Préfecture d'Indre-et-Loire** du 29 juillet 2024 confirme que le BHNS va « **depuis la rue Mirabeau à Tours jusqu'au centre commercial Les Atlantes à Saint-Pierre-des-Corps** »([Voir Ici](#)).
- Le **compte rendu d'enquête publique** rapporte la question suivante, posée par des contributeurs : « **Comment justifiez-vous que le BHNS s'arrête au centre commercial**

des Atlantes ? » et « Pourquoi ne pas avoir retenu une ligne BHNS qui desserve la gare TGV de Saint-Pierre-des-Corps ? » ([Voir Ici](#)). Ces questions n'ont manifestement pas reçu de réponse modifiant le tracé.

2. La justification technique révélée par les documents officiels : un choix délibéré d'exclusion

Les études d'impact incluses dans le dossier de DUP sont encore plus explicites. Le document intitulé « **Étude d'impact - Présentation projet** » indique, dans sa partie relative aux corridors retenus, que :

« Sur la commune de Saint-Pierre-des-Corps, **la gare TGV est un générateur de déplacements importants** et le quartier prioritaire de la Rabaterie constitue une zone d'habitat dense. Ces deux pôles ont rapidement été identifiés comme présentant un intérêt en termes de desserte [...]. **Ainsi, les scénarios étudiés sur le corridor Est intégraient systématiquement ces deux secteurs.** »

Mais ce même document ajoute :

« **Néanmoins**, les résultats des études ont montré que les potentiels de fréquentation maximum d'une ligne de tramway à moyen terme vers Saint-Pierre-des-Corps, quel que soit le scénario étudié, **sont en-deçà de ceux identifiés pour les scénarios desservant l'Ouest de la Métropole.** » ([Voir Ici](#))

Autrement dit : **SMT savait. SMT a étudié la desserte de la gare TGV et du seul QPV de la Rabaterie à Saint-Pierre-des-Corps . SMT a choisi de ne pas la retenir**, au motif que le potentiel de fréquentation était inférieur à celui de l'Ouest. La gare TGV et le QPV de la Rabaterie ont été **écartés non par impossibilité technique, mais par arbitrage économique.**

Juridiquement, rien n'interdit au SMT d'inscrire la desserte de la gare de Saint-Pierre-des-Corps dans le tracé du BHNS soumis à la présente enquête : le PDM est un document d'orientation stratégique, et non un acte déclaratif de droits acquis, ce qui signifie que son contenu peut être modifié jusqu'à son approbation finale par le Comité Syndical.

3. L'argument de la « future ligne 5 » : une promesse sans valeur juridique

Lors de la réunion d'hier, il a pu être évoqué une « **future ligne 5** » comme perspective de desserte ultérieure. Monsieur le Président, **une promesse orale lors d'une réunion d'information n'a aucune valeur juridique opposable.** Elle ne figure dans aucun document soumis à l'enquête publique.

Le rapport d'enquête publique de 2024 a déjà consigné cette question : « **Pourquoi ne pas prolonger la ligne BHNS qui dessert les Atlantes jusqu'aux limites de SPDC [...] ?** » ([Voir Ici](#)). Cette question reste sans réponse documentée.

Le **PDM 2026-2036 en cours d'enquête** est précisément l'instrument qui pourrait intégrer une telle perspective. **S'il ne le fait pas, la « future ligne 5 » restera une déclaration d'intention sans portée juridique.**

4. L'alerte démocratique : une réunion stratégique sans opposition représentée

Monsieur le Président, je me dois de signaler un fait qui dépasse le cadre technique. **Hier soir, à Saint-Pierre-des-Corps, lors d'une réunion publique portant sur ce projet qui engage l'avenir de la commune pour les décennies à venir, aucun élu de l'opposition municipale n'était présent, ni excusé.**

Je ne formule ici aucun jugement sur les choix politiques de chacun. Je constate un fait procédural : Une réunion importante concernant **la concertation publique sur le PDM se tient alors même que la représentation démocratique locale s'en absente.**

5. Demandes complémentaires

Au titre de la présente enquête publique, je réitère mes demandes et j'y ajoute les suivantes :

1. **Que soit versé au dossier le compte rendu de la réunion publique du 6 octobre 2026**, afin que les engagements pris (ou non) y soient consignés.
2. **Que soit produit l'ensemble des études ayant conduit à écarter la desserte de la gare TGV de Saint-Pierre-des-Corps par le BHNS**, y compris les simulations de fréquentation évoquées dans l'étude d'impact.
3. **Que soit précisé le statut juridique et le calendrier de la « future ligne 5 »**, sans lequel les promesses de desserte future demeurent sans valeur opposable.
4. **Que soit documentée la justification de l'absence de desserte des QPV La Rabaterie et La Galboisière**, alors que le classement de la Galboisière en QPV est intervenu par décret du 28 décembre 2023, postérieurement aux études de tracé.
5. **Que soit publiée la matrice des responsabilités** entre SMT, SNCF, Tours Métropole Val de Loire et Ville de Saint-Pierre-des-Corps pour le BHNS et le pôle d'échanges.

6. Conclusion

Le dossier PDM prétend « garantir l'accès aux services et aux équipements pour tous ». En l'état, le BHNS organise l'accès à un centre commercial, non à une gare. Il dessert un point de consommation, non une centralité métropolitaine. Il ignore deux QPV, inscrits dans une politique Métropolitaine, classés par décret.

Le « dernier mètre » qui sépare les Atlantes de la gare de Saint-Pierre-des-Corps n'est pas une simple distance physique. C'est la mesure d'un choix institutionnel assumé : celui de ne pas desservir, les Quartiers Populaires de la Ville de Saint-Pierre-des-Corps

Je vous remercie de l'attention portée à cette contribution.

Abd-El-Kader AÏT-MOHAMED

- Locataire HLM du QPV de la Galboisière, avec vue sur la gare TGV, à Saint-Pierre-des-Corps en Métropole Tourangelle. (À titre personnel, en tant qu'habitant directement concerné)
– Membre du Comité Populaire et néanmoins bienveillant de Vivre (surtout) Ensemble Solidaires (si possible) En Métropole Tourangelle.