

CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DE TOURS METROPOLE VAL DE LOIRE

CONCERTATION SUR LA 2E LIGNE DE TRAMWAY

AVIS adopté à l'unanimité – SEANCE PLENIERE DU 1ER JUIN 2018



**CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
DE TOURS MÉTROPOLE VAL DE LOIRE**



Saisi par courrier en date du 23 avril 2018 par Monsieur Philippe Briand, président de Tours Métropole Val de Loire¹, le CODEV est amené à formuler un avis sur le projet de deuxième ligne de tramway, actuellement soumis à concertation. L'avis de l'instance de démocratie participative de la Métropole fait partie du dispositif de concertation lequel prévoit 5 réunions publiques entre le 18 avril et le 8 juin 2018.

Une première séance plénière du CODEV le 6 juillet 2017 en présence de Philippe Briand et de Frédéric Augis, vice-président en charge des mobilités avait permis de comprendre les enjeux en terme de déploiement du réseau de tramway.

Une nouvelle séance plénière exceptionnelle et à huis clos a permis aux membres du CODEV de prendre connaissance du projet le samedi 21 avril 2018.

Pour rédiger cet avis, l'atelier SCOT s'est ouvert à tous les membres du CODEV désireux de contribuer à la réflexion.

6 réunions se sont tenues entre le 12 avril et le 25 mai 2018 :

- 3 séances de travail en atelier entre le 15 et le 25 mai 2018,
- 1 séance spéciale le 12 avril 2018 dédiée au projet de CHU 2040 avec la Direction Générale du CHU,
- 1 séance spéciale le 22 mai dédiée à l'étoile ferroviaire avec les présentations de Jean Marie Beauvais, membre du CODEV et expert en économie des transports et d'Olivier Champion, spécialiste des mobilités à l'Agence d'Urbanisme,
- 1 séance animée par la direction des Transports de Tours Métropole autour des mobilités actives et de l'intermodalité le 23 mai 2018.

¹ Voir lettre de saisine en annexe p 8

INTRODUCTION

Le projet soumis à la concertation est un projet de mobilité majeur, qualifié de « développement durable » par la Métropole pour le territoire métropolitain qui doit s'inscrire dans une politique climatique territoriale et contribuer à servir les objectifs de santé publique. Ce projet étant présenté de façon globale, les membres du CODEV observent que certains axes manquent de précision, ne permettant pas au CODEV de se prononcer. Il en va ainsi des mobilités actives par exemple qui ne sont abordées que partiellement alors que la Métropole s'apprête à adopter un schéma cyclable métropolitain ambitieux, mais également de la réorganisation des lignes BHNS sur lesquelles peu de données sont fournies, ou enfin sur les parkings relais, dont le maillage n'est pas suffisamment explicite au-delà de l'ambition affichée de relier le périphérique à la ville. Il s'étonne par ailleurs qu'il n'ait pas été tenu compte du potentiel de l'étoile ferroviaire.

C'est donc principalement sur le tracé de la deuxième ligne de tramway que le CODEV s'exprimera en insistant sur le fait que ce projet dessine la ville, en sa qualité de projet urbain, et que les intentions en faveur des territoires limitrophes, notamment en direction de l'Est tourangeau ou plus loin vers le grand territoire du Lochois paraissent insuffisamment affirmées.

Les membres du CODEV ayant aussi abordé cette saisine de façon globale, proposent de réagir sur les 5 points proposés à la concertation publique et préconisent ensuite 5 propositions.

LE TRACÉ BERANGER RECUEILLE LA MAJORITE DES MEMBRES DU CODEV CAR IL RENFORCE LE DYNAMISME DU CENTRE VILLE ET CONFORTE LE HUB DE LA GARE

La question du tracé doit être abordée à l'échelle métropolitaine. Son arbitrage doit dépasser l'approche que les riverains des deux propositions peuvent formuler, même si elle doit être prise en compte.

Les membres du CODEV, dans leur majorité soutiennent le tracé BERANGER.

Bien que plus onéreuse, la solution par les Bd. Béranger/Heurteloup semble la plus logique dans une adaptation respectueuse de l'organisation urbaine de la Ville de Tours. Ce tracé permet une requalification des boulevards, l'insertion et le raccordement sur la station tram de la 1ère ligne en gare de Tours et la préservation d'un départ pour une branche Est sur le boulevard Heurteloup.

L'absence de projet urbain sur le boulevard Jean Royer ne permet pas de justifier de la création d'une ligne structurante. Au-delà des contraintes techniques du fait de la longueur et de l'étroitesse du boulevard Jean Royer, il ne semble pas que ce tracé doit à court ou moyen terme être retenu. En effet, il ne permet pas de desservir la gare de Tours, rallonge l'accès au centre-ville pour les passagers en provenance de

la Riche, et ne résoudra pas les problèmes de desserte du quartier Prébendes-Entraigues et Royer-Febvotte

Plus globalement, le projet de ligne 2 ne saurait être pensé sans une restructuration du réseau de bus, à l'instar de ce qui a été fait pour la 1ère ligne de tramway. Cette restructuration devra alors sans doute renforcer la desserte du quartier Royer-Febvotte et mieux desservir le Jardin des Prébendes.

A l'inverse, **le tracé BERANGER est porteur d'une ambition autre pour la Métropole.**

Outre qu'il vient renforcer la desserte d'un centre-ville commerçant et administratif et culturel, il dessert un nombre d'habitants et d'emplois beaucoup plus importants, sans parler des étudiants ou scolaires, que le tracé ROYER. Enfin, il permet de desservir la gare. Déjà desservie par la ligne A, la gare est ainsi doublement raccordée, renforçant sa vocation de hub. ²

Par ailleurs, ce tracé préserve l'avenir d'un développement vers l'Est tourangeau, en empruntant à terme, le boulevard Heurteloup. A cet égard, il est impératif de confirmer que les études lancées en 2019 comprendront bien une hypothèse vers l'Est.

Le CODEV a manifesté son souci de l'impact qu'aura le tracé Béranger pour le stationnement, automobile en particulier. Il demande enfin qu'une étude sur les mesures compensatoires en matière de stationnement (parkings en ouvrages) et de circulation soit engagée à court terme, notamment sur les boulevards Béranger et Heurteloup. L'option de la préservation des activités de marchés et les grands platanes devra être privilégiée. A cet égard, le CODEV demande une étude sur ce point.

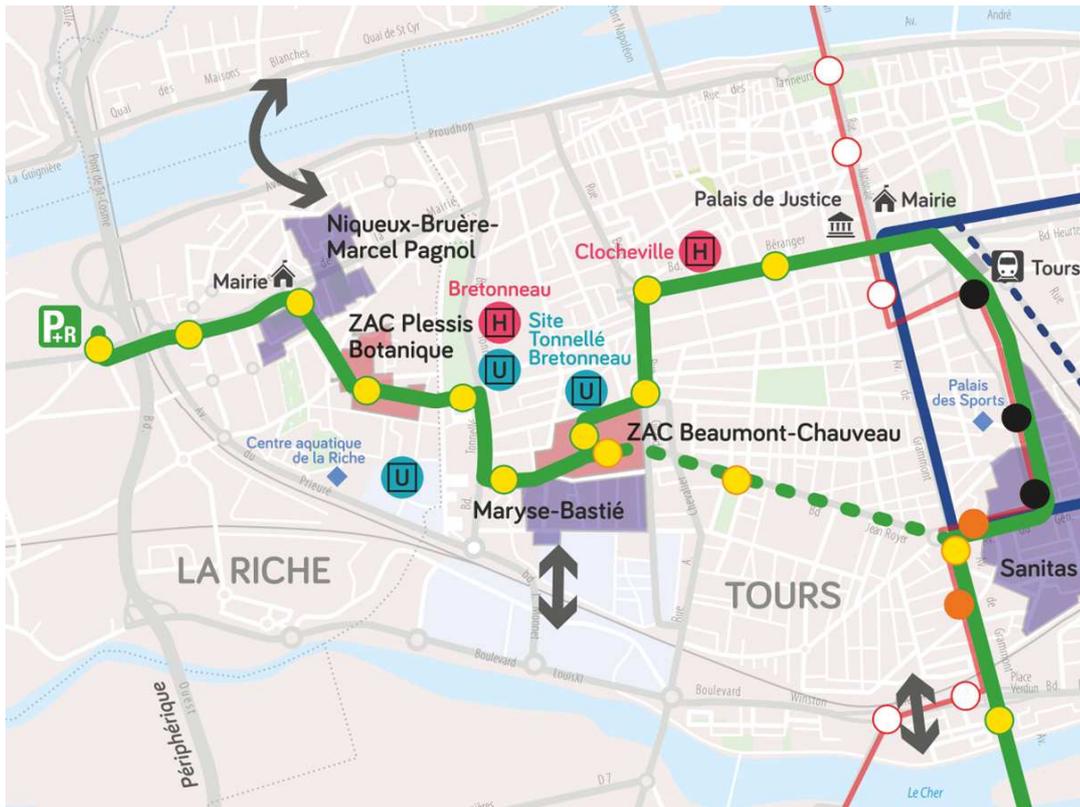
II FAUT DESSERVIR AU PLUS PRES LES DEUX HOPITAUX ET RENVOYER A UNE EXTENSION ULTERIEURE LA DESSERTE D'UN PARKING RELAIS AUX PORTES SUD EST DU PERIPHERIQUE

Le parti pris du projet qui vise à desservir les deux hôpitaux plus qu'à les raccorder est unanimement apprécié. Cependant il est observé que cela n'a de sens que si la desserte se fait au plus près.

S'agissant de l'Hôpital Bretonneau, il assure dès à présent 40% des activités du CHU. Ce n'est qu'à plus long terme, en 2040, qu'est envisagée la création d'un centre hospitalier unique sur le site Trousseau.

Par ailleurs, s'il n'est pas envisagé de rentrer dans Bretonneau, le dossier technique de la concertation montre que la portion du tracé entre la Riche et Tonnellé s'écarte de l'entrée de l'Hôpital Bretonneau. Cela représente un handicap certain pour la fluidité et la réduction du trafic pour accéder à cet établissement.

² Le CODEV considère que le hub de Tours comprend les 2 gares de Tours et Saint Pierre



Un accès plus direct au droit de la rue Chesneau assurerait certes une meilleure desserte de l'hôpital et donnerait une nouvelle vie attractive au Jardin Botanique sans trop l'affecter, mais le gabarit de la rue ne le permet peut-être pas.³ Une desserte au nord de Tonnellé pour être au plus près de l'entrée de Bretonneau.

Aussi, sur la question de la desserte de l'hôpital Bretonneau, il semble au CODEV qu'il existe 3 options :

- La proposition de la métropole, mais avec une entrée de l'Hopital rapprochée de la station de tram,
- Une desserte par la rue Chesneau
- Une desserte par le nord de la rue Tonnellé. Il s'agit dans ce cas d'un nouveau tracé....

S'agissant de l'hôpital Trousseau, le CODEV considère que l'entrée dans le site est indispensable, ne serait-ce que parce le Schéma directeur immobilier Trousseau 2040 prévoit un seul site rassemblant le CHU, la faculté de médecine et les unités de recherche. 30.000 personnes devraient chaque jour se trouver sur le site. Bien sûr, il conviendra d'envisager une desserte interne au site.⁴

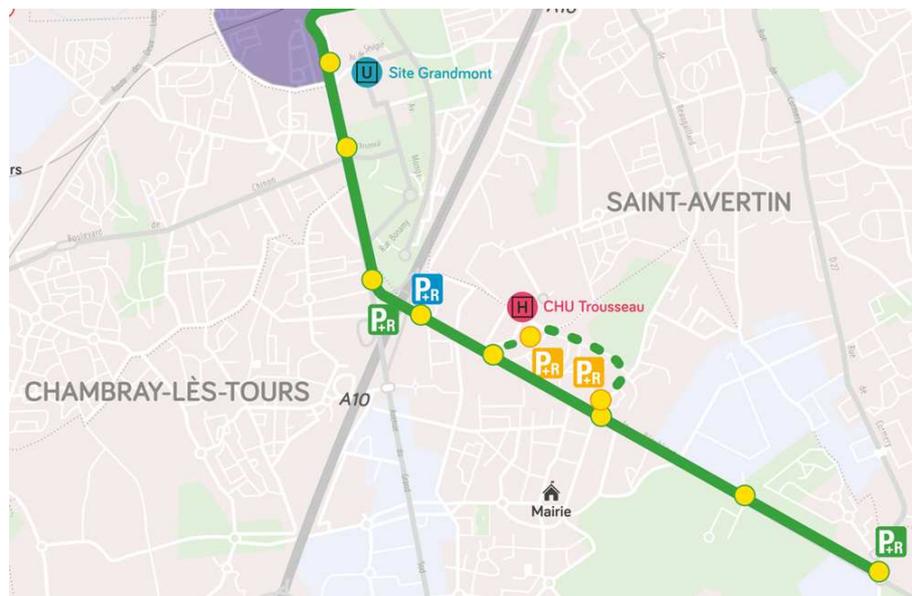
Mais pourquoi prolonger la ligne jusqu'au périphérique ? L'ambition de la métropole est de connecter la ligne au périphérique à la Riche et à Chambray les Tours. S'il ne semble pas contestable d'aller jusqu'à la porte Ouest du périphérique avec un terminus doté d'un parking relais car la densité urbaine est avérée sur ce

³

⁴ Par exemple un mode de transport hectométrique automatique, le SK, déjà expérimenté entre le parc des expositions de Villepinte et le parking.

secteur, le CODEV est plus circonspect sur la prolongation de la ligne jusqu'à la porte sud Est du périphérique à Chambray.

Ne pourrait-on pas considérer cette dernière portion comme relevant d'une extension future du réseau tram, comme cela est envisagé à Saint Cyr sur Loire et à Saint Pierre des Corps? Si l'avenue de la République passe dans un quartier à fort potentiel urbains, la **solution d'un terminal (temporaire ?) à la Branchoire, assorti d'un parking relais** serait plus économe.



Au-delà de la Branchoire, le projet urbain justifiant la présence du tramway paraît moins lisible, et le CODEV rappelle à ce sujet l'argument qu'il a utilisé plus haut au sujet du trajet Jean Royer : si le tramway est un élément important de structuration d'un projet urbain existant, il ne peut en lui-même en assurer le fondement.

OUI, IL FAUT DESSERVIR L'AEROPORT

L'extension de la ligne A semble indispensable, qu'il s'agisse du développement en général de la Métropole, mais également de sa détermination à soutenir l'activité du service de greffes de haut niveau au CHU de Tours, ou encore qu'il s'agisse de desservir un futur nouveau quartier dès le départ de l'Ecole de Chasse de la BA 705. (cf. avis du CODEV en ce sens, dans avis sur le CRST. Mars 2017).

Il est toutefois difficile de choisir entre le tracé de base vers le sud ou sa variante par le nord tant que le plan de développement du quartier n'est pas connu.

A titre transitoire, l'aménagement de trottoirs pour les passagers de l'aéroport ayant emprunté le tramway jusqu'à Vaucanson ne serait pas superfétatoire.

Enfin, le nouveau quartier de l'aéroport permettrait d'offrir, avec un parking relais, une solution de comodalité avec l'A10 et notamment sa sortie Nord.

PARKINGS RELAIS, PASSERELLES POUR LA MOBILITE ACTIVE ET ADAPTATION DE LA LIGNE TEMPO : ENCORE TROP PEU D'ELEMENTS

Adaptation de la ligne BHNS Tempo : le dossier de concertation ne délivre que très peu de données. Faute de projection sur la fréquentation potentielle du tracé et de ses variantes, le CODEV n'est pas en mesure de donner son avis.

Les parkings relais : là encore, le CODEV estime ne pas disposer d'assez d'éléments pour se prononcer. Il est très souhaitable de délester la métropole de circulations qui pourraient être épongées par le report modal sur le tram mais l'implantation précise de ces parkings relais ne saurait être discutée sur la base des éléments transmis. Une étude paraît nécessaire pour affiner cette ambition. Le CODEV considère en outre que l'axe structurant qu'est l'A10 doit pouvoir être raccordé au tram via des parking relais (au nord dans le quartier de l'aéroport et au sud avec le parking de la Sagerie, encore insuffisamment utilisé faute de desserte de la ligne de tram dans l'état actuel des choses).

De nouvelles passerelles pour les modes actifs : la proposition reste assez peu lisible et on comprend assez mal ce qui la motive dans le dossier de concertation, car on n'entrevoit pas de solution globale de mobilité active. En effet, si cette question des franchissements est essentielle, elle devrait être abordée dans sa globalité sur le périmètre métropolitain. Le projet de schéma cyclable dès lors qu'il sera adopté permettra sans doute de mieux comprendre les propositions soumises à la concertation.

CINQ PROPOSITIONS POUR NOURRIR LA CONCERTATION

1) Se saisir de l'étoile ferroviaire et envisager le tram train

L'étude de l'Agence d'urbanisme sur l'étoile ferroviaire⁵ analyse le potentiel humain dans chaque corridor de cette étoile à huit branches.

Face à l'augmentation de l'ordre de 10 à 12 % de la population péri-urbaine autour de Tours, soit 3 fois plus que dans l'ensemble du département d'Indre et Loire⁶, et alors que la fréquentation actuelle du réseau SNCF en Région Centre ne pèse que 6%, ne faut-il pas relancer la réflexion sur l'étoile ferroviaire voire sur le dispositif tram-train?

L'offre ferroviaire est faible avec, pour la plupart des corridors, moins de 3 rotations par jours. Le coût d'exploitation est important, voire croissant et freine la conclusion d'un contrat d'exploitation ambitieux pour ces petites lignes entre la Région Centre Val de Loire (Autorité organisatrice) et la SNCF, opérateur.

En France, le réseau secondaire représente 40% du réseau national. Il souffre d'un déficit d'entretien qui est très élevé dès lors que le trafic est modeste. Or, moins une

⁵ www.atu37.org/blog/2018/02/etoile-ferroviaire-de-tours

⁶ Chiffres Jean Marie Beauvais pour le CODEV

ligne n'est desservie, plus elle est chère. Il faut donc choisir entre conserver une ligne et l'utiliser à fond, ou y cesser le trafic commercial.⁷

Parmi les 8 corridors de l'étoile ferroviaire tourangelle, la ligne Tours Loches est emblématique. Elle n'est desservie que 3 fois par jours, alors que 10 à 30.000 véhicules jour circulent entre les deux villes. Il semblerait utile de faire chiffrer **le coût d'une gestion optimisée de la ligne Tours Loches, et d'envisager sa poursuite sur le modèle du tram-train de Mulhouse-Thann, sur le réseau du tram métropolitain.**⁸

2) Améliorer la liaison ferroviaire entre Tours et Saint Pierre des Corps

La dégradation de la liaison Tours-Saint Pierre pénalise la destination de Tours. **Il importe avant tout de clarifier la nature de la desserte : s'agit-il d'un transport urbain** (Les abonnements Fil Bleu de TU permettent de circuler sur cette ligne), **d'un transport Express Régional ou d'un transport national?** Lorsque le TVG entre en gare de Tours, ce tronçon est un tronçon TGV, mais ce n'est plus le cas lorsque, avant de rentrer en gare de Tours, le TGV s'arrête à Saint Pierre des Corps. Il se peut qu'il s'agisse des 3 en mêmes temps. Quoiqu'il en soit, et afin d'améliorer cette liaison, une organisation idoine doit être proposée, réunissant les 3 autorités organisatrices.

3) Etudier la desserte de l'est tourangeau

Il s'agit ici d'étudier à court terme la desserte de l'est tourangeau dans le cadre du calendrier de la ligne 2 soumis à la concertation pour envisager à court ou à moyen terme d'ouvrir une branche vers l'est. En cas de réalisation à moyen terme, cette desserte pourrait cependant être organisée par un BHNS desservant le centre-ville de Saint Pierre des Corps, la Rabaterie et viendrait ainsi préfigurer cette branche Est ou ligne 3.

4) Elaborer un plan de stationnement global

Il s'agit ici de recommander la mise en place d'un fléchage des parkings avec affichage des places disponibles.

5) Relancer la mise en place de plans de déplacements d'entreprise, d'administration ou d'établissement, en favorisant l'intermodalité tram-vélo

CONCLUSION

Plus qu'un projet d'infrastructures, et bien plus qu'un projet de mobilité, le déploiement d'un réseau de tramway est un projet métropolitain. Il permet de dessiner la ville mais doit aussi permettre d'appréhender l'évolution des modes de vie de ses habitants et de la société.

⁷ La vie du rail. 13 avril 2018

⁸ Il faut cependant garder à l'esprit qu'un train sur voie SNCF ira toujours plus vite qu'un tram sur le réseau métropolitain (approximativement 8 minutes contre 30 minutes entre la Douzillère et la gare de Tours). Il ne faudrait pas que ce soit tout l'un, tout l'autre, mais un mixte pour profiter des avantages de l'un et de l'autre.

Dans un contexte de crise, mais aussi de transition démographique (25% de la population tourangelle a plus de 60 ans), face à la révolution technologique et à l'arrivée des véhicules autonomes, et devant le développement de l'économie collaborative mais aussi de la probable übérisation de la société, un projet de mobilité métropolitain doit résoudre la difficile équation de dessiner la ville pour l'avenir sans toutefois l'entraver. La prospective urbanistique, l'ambition politique pour le territoire mais aussi et surtout l'observation des usages et des attentes et de la nature des attentes des habitants doivent se concilier, comme l'ambitionne la concertation en cours, pour adopter un projet partagé.

ANNEXES

Atelier animé par Bertrand Neyret

Membres du CODEV ayant participé à l'atelier : Jean Allain, Jean Pierre Barraco, Jean-Michel Bodin, Malika Bouhnik, Anne Marie Brunet, Pierre Chezalviel, Emilio Cortecero, Robert Coudert, Christophe Demazière, Alain Delaby, Daniel Doyer, Christian Faucompré, Patrick Gaudray, Michel Jean, Roger Mahoudeau, Gilles Moindrot, Claude Ophele, Michel Peyrat, Robert Pezzani, Géraldine Poirault-Gauvin, Jean-Louis Toupin, Michelle Renaud, François Sarrazin.

Lettre de saisine :

