



**CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT  
DE TOURS MÉTROPOLÉ VAL DE LOIRE**

# **CONTRIBUTION / Enquête publique PROJET LIGNE2TRAM**



## INTRODUCTION

Lundi 13 mai 2024, le conseil métropolitain a donné un avis favorable au projet de « Lignes2tram » après un vote ayant recueilli 65 voix « pour », 11 abstentions et 7 votes « contre », là où l'on aurait pu s'attendre à une unanimité sur un projet majeur du mandat de l'exécutif en place.

Cette décision a ouvert la voie à une présentation du projet en enquête publique permettant aux citoyens et à la société civile d'exprimer leurs avis sur les différents volets du programme qui comprend la deuxième ligne du tramway allant de La Riche à Chambray-les-Tours ainsi qu'une ligne de BHNS nouvelle qui relie les Douets (Tours Nord) au centre commercial des Atlantes à Saint-Pierre des Corps.

Saisi par le Président de la Métropole le 23 avril 2018 dans le cadre de la première consultation publique, le Conseil de développement de Tours Métropole Val de Loire (CODEV) avait émis un premier avis adopté à l'unanimité de ses membres le 1<sup>er</sup> juin 2018. A l'occasion de l'enquête publique lancée à la mi-septembre 2024, le CODEV a décidé de s'auto-saisir afin d'apporter au commissaire enquêteur sa contribution au dossier.

## L'AVIS DU CODEV EN 2018

Pour mémoire, lors de la concertation préalable menée au premier semestre 2018, le CODEV avait soutenu le principe d'une deuxième ligne de tramway en précisant que la question du tracé devait être abordée à l'échelle métropolitaine et non commune par commune. A l'époque, 5 points avaient retenu son attention sur la base du projet tel qu'il était présenté :

- Béranger plutôt que Jean Royer : Entre les deux options proposées pour le centre-ville de Tours, le CODEV avait exprimé sa préférence pour un passage par le boulevard Béranger, soutenant que l'absence de projet urbain sur le boulevard Jean Royer ne permettait 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 des quartiers Prébendes-Entraigues et Royer-Febvotte.* »
- Desservir les deux hôpitaux au plus près : Concernant 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* ». 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.* »

- Relier le périphérique ? S'il ne semble pas contestable d'aller jusqu'à la porte Ouest du périphérique à La Riche, le CODEV s'est montré plus circonspect sur la prolongation de la ligne jusqu'à la porte sud Est du périphérique à Chambray. *« Si l'avenue de la République passe dans un quartier à fort potentiel urbains, la solution d'un terminal 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. »*
- Desservir l'aéroport : A l'époque, le CODEV était favorable à un prolongement de la ligne A vers l'aéroport. Option aujourd'hui sortie du projet pour être traitée séparément.
- 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. »*
- BHNS, parkings relais, modes actifs : S'agissant de ces 3 thèmes, le CODEV avait estimé ne pas disposer d'assez d'éléments pour se prononcer. Toutefois, il *« considère 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). »*

## LES OBSERVATIONS DU CODEV SUR LE PROJET ACTUALISÉ DE LIGNE2TRAM

Le projet de Ligne2tram tel qu'il est présenté à l'enquête publique a été approuvé dans sa consistance et dans le financement du SMT par le Conseil métropolitain de Tours Métropole Val de Loire le 22 mai 2023. Pour l'essentiel, par rapport au projet mis en concertation en 2018, il acte le passage de la 2<sup>e</sup> ligne par le boulevard Jean Royer, il précise les conditions de correspondance avec la ligne 1 et la desserte des hôpitaux, il abandonne le prolongement de la ligne 1 vers l'aéroport, et finalise le projet BHNS, l'agrandissement du centre de maintenance et les parkings relais et ainsi que l'articulation avec les modes actifs. Les estimations du coût du projet et les prévisions de financement figurent également dans le projet.

En premier lieu, le CODEV de Tours Métropole Val de Loire réaffirme sa position : nous sommes favorables à la réalisation d'une deuxième ligne de tramway sur le territoire de la Métropole de Tours. Nous réaffirmons également la nécessité que cette deuxième ligne soit un véritable projet métropolitain dans la mesure où elle concerne, au-delà des quatre communes traversées, tous les citoyens qui sont amenés à se déplacer sur le territoire pour leur vie quotidienne.

Après avoir parcouru la ligne2tram de bout en bout le 11 juin 2024, après avoir assisté aux réunions publiques d'information qui se sont tenues à Chambray-les-Tours, Joué-les-Tours, La Riche, Saint-Pierre-des-Corps et Tours en juin et juillet 2024, après avoir pris connaissance du rapport de la Cour régionale des comptes Centre Val de Loire sur le SMT rendu public le 10 juillet 2024 et après avoir entendu M. Christophe Boulanger, vice-président du Syndicat des Mobilités de Touraine (SMT), le 11 septembre 2024, le projet appelle de la part du CODEV les observations suivantes :

---

- **Un coût et un financement encore incertains**

S'agissant du coût et du financement du projet, la Cour régionale des Comptes Centre Val de Loire observe que « *Le SMT a effectué à juste raison un exercice fouillé de prospective financière dans la perspective d'un projet d'investissement dépassant les 500M€ et pour répondre aux exigences des prêteurs, qui imposent une participation importante de la métropole sous forme de subventions.*

*En matière de fiabilité des prévisions financières, la chambre souhaite attirer l'attention sur les incertitudes introduites par la perspective d'interdiction des bus au gaz dans les années à venir et l'évolution des recettes usagers. Tout coût supplémentaire ou recette manquante pourrait être à la charge de la métropole, sauf à envisager une hausse des tarifs ou une diminution des coûts, voire de l'offre.*

*La décision d'un changement de tracé pour la deuxième ligne de tramway a également généré un coût financier direct, des anticipations de dépenses et un décalage temporel. Le contexte est marqué par l'inflation. Des économies et des optimisations sont attendues afin de maintenir inchangé, le coût global final de l'opération. »*

Rappelons que le coût global de l'opération est désormais évalué à 495 M€ (valeur 09/23), y compris la ligne BHNS estimée à 33 M€. Pour le financement, le Syndicat des Mobilités de Touraine compte sur des emprunts auprès de la BEI (170M€ à ce jour et 80M€ intermédiés) et auprès de la Banque des Territoires (100M€) ainsi que sur des subventions (66,6 M€ recensés) : 40 M€ de l'Etat dans le cadre du 4<sup>e</sup> appel à projets TCSP, 20 M€ de la Région Centre Val de Loire par le Contrat de Plan Etat Région et le CRST et 6,6 M€ du Plan de relance notamment. Les 20 M€ du CRST affectés à la ligne2tram concernent la part de subvention attribuée l'extension du centre de maintenance, le déploiement de l'infrastructure, l'acquisition du matériel roulant (17,8 M€) et la végétalisation de 50% du linéaire de la ligne (2,2 M€). Comme le précise le CRC, cette évaluation n'intègre pas les frais financiers, les taux restant à fixer au fur et à mesure des levées de fond, y compris pour le contrat déjà signé avec la Banque européenne d'investissement.

**Le CODEV s'interroge sur le lancement d'un projet de cette importance dont le coût et le financement comportent encore nombre d'incertitudes. L'évocation récente d'un recours à l'impôt pour participer au financement inquiète les contribuables et des élus métropolitains. Il préconise des ajustements du programme sans remettre en cause l'ambition de la Métropole.**

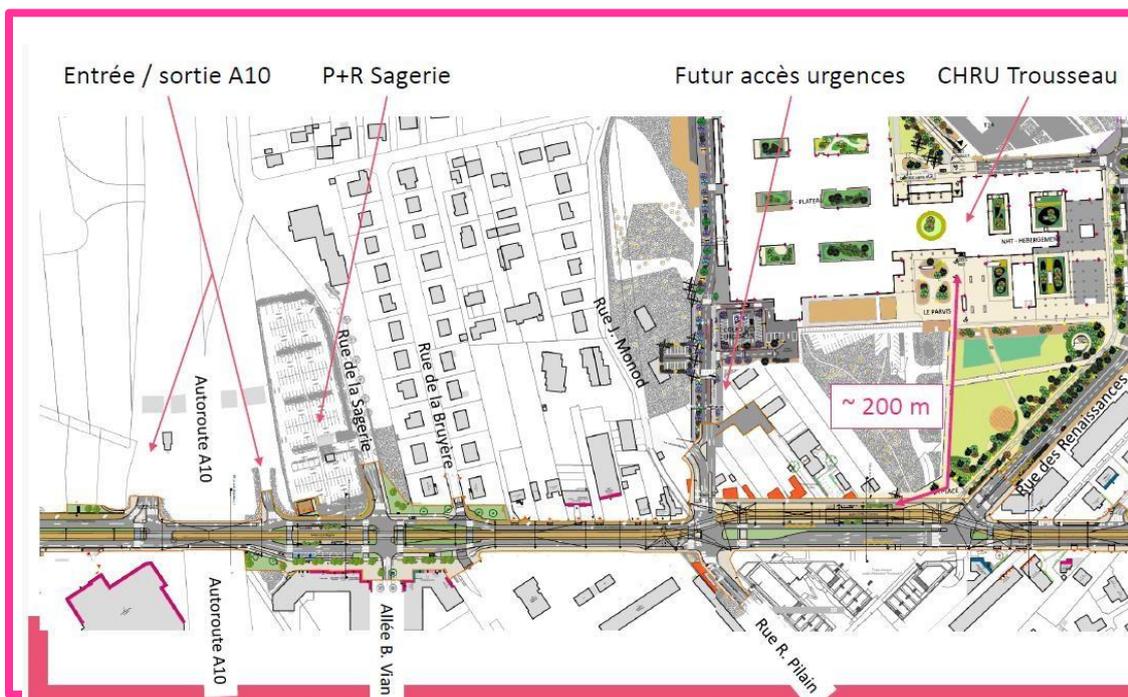
## • Le prolongement vers la Papoterie

Dans le cahier des charges initial, le terminus sud de la ligne 2 tram était prévu au CHRU Trousseau à Chambray-les-Tours. Le projet présenté prévoit de le situer dans la zone de la Papoterie, avec la création d'un parking-relai de 402 places en lieu et place d'une zone agricole protégée encore exploitée, à proximité d'une zone humide et de la source du Saint-Laurent toute proche.



Outre l'aménagement du parking-relais, ce choix a des incidences à la fois en matière de coût mais également en matière de cohérence d'investissements publics et de service aux usagers :

- Il implique la construction de deux stations en plus du terminus et d'une double voie de 1,5 à 2km sur l'avenue de la République (Route de Loches) bordée sur ce segment d'habitats individuels pavillonnaires, d'une zone d'activité et de larges espaces boisés préservés (forêt de Chambray) qui coupent court à toute perspective de densification ultérieure, soit un coût minimal de l'ordre de 50 M€ (10% du montant global annoncé) pour un potentiel de voyageurs qui reste à confirmer.
- Il oblige à disposer de 2 rames de tramway supplémentaires pour assurer le cadencement de la ligne et, par voie de conséquence d'au moins 4 conducteurs pour assurer le service commercial.
- Il crée un appel d'air pour les véhicules venant du Sud-Est (fuseau Tours-Loches) pour entrer sur le territoire de la Métropole quand la Région Centre Val de Loire déploie des investissements importants (36M€) pour revitaliser la ligne ferroviaire Loches-Tours qui dessert les communes des territoires principaux pourvoyeurs des flux d'automobiles entrant. A ce propos, le CODEV s'interroge sur la réelle complémentarité de ces deux offres dans le cadre de la réflexion menée par tous les acteurs du territoire sur le développement d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM).
- Il contraint les patients, les visiteurs et les personnels qui se rendent dans les différents services de l'hôpital Trousseau (pas nécessairement à l'accueil principal) à descendre sur l'avenue de la République pour accéder aux différents bâtiments de l'hôpital, les obligeant à plusieurs centaines de mètres de marche à pied quand, aujourd'hui, le BHNS Tempo (ligne 2) et les bus desservent l'hôpital en son cœur. Même punition pour le personnel hospitalier qui lors de la consultation de 2018 avait massivement exprimé le souhait d'avoir une station de tramway au sein même de l'hôpital. Pour beaucoup, la voiture restera une option prioritaire.



Comme dans son précédent avis, le CODEV suggère pour faire des économies substantielles en investissement et en fonctionnement de s'interroger sur le tronçon qui va jusqu'à la Papoterie, et pourquoi pas de limiter la ligne2tram à hauteur de la Branchoire (pour assurer la desserte de l'ensemble Horizon Vert) ou d'aller au plus loin jusqu'au parc d'activités Les Aubuis - Jean Perrin.

Proposition alternative du CODEV : envisager le tronçon de l'hôpital Trousseau à la Papoterie en voie unique, via la rue Mansard, ce qui diminue le coût de l'infrastructure et reste compatible avec l'exploitation de la ligne compte tenu du cadencement à 6 minutes.

- **La desserte des hôpitaux**

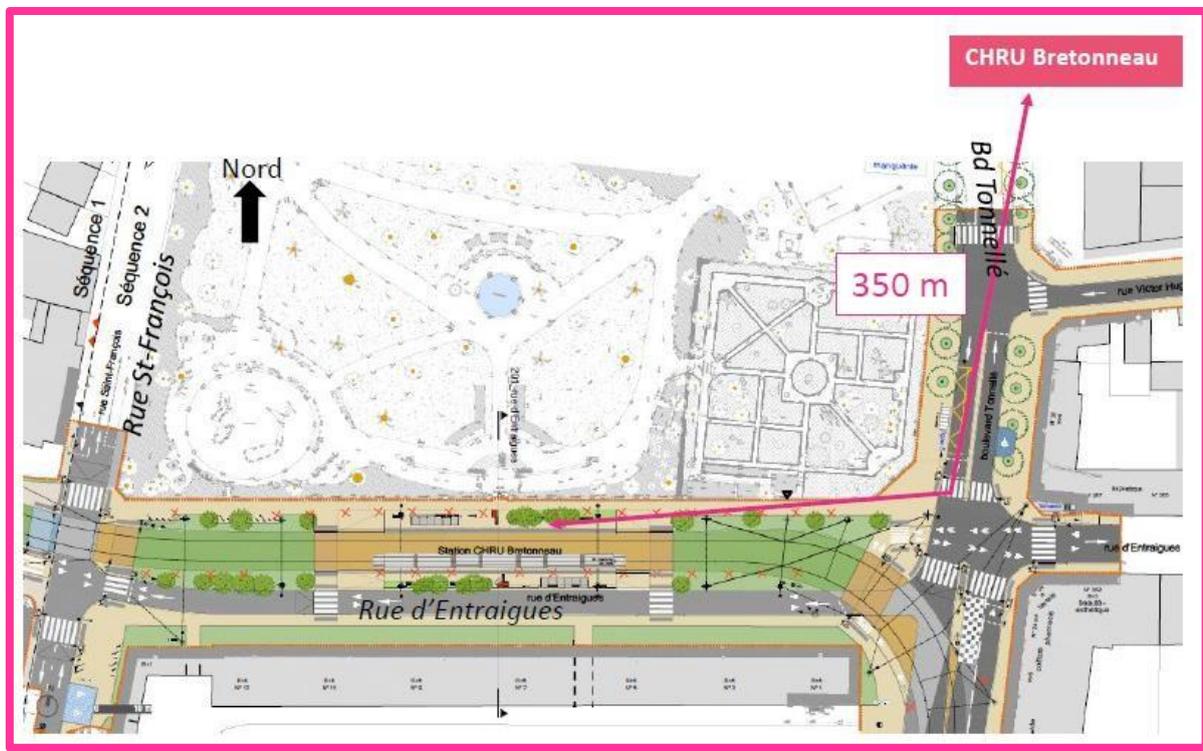
L'une des ambitions du projet de ligne2tram était la desserte des grands générateurs et singulièrement des hôpitaux publics de la métropole. Or force est de constater que le programme proposé ne remplit pas de la meilleure façon l'objectif affiché.

Si, comme nous l'avons vu, la desserte de l'hôpital Trousseau sera de moins bonne facture qu'avec le BHNS Tempo (ligne n°2) qui plus est permet aux usagers de se rendre sans changement au centre et au nord de Tours, il en est de même pour l'hôpital Bretonneau.

Là encore, il faut reconnaître que pour les patients, les personnes âgées, les parents avec poussette, les personnes en situation de handicap ou même les visiteurs et les personnels de l'hôpital, l'accessibilité est pour le moins compliquée dans la mesure où l'entrée du site hospitalier se situe à 350 m de la station de tram et il faut encore une centaine de mètres pour accéder au bâtiment principal.

Pour éviter cela, une possibilité était de faire passer le tram devant l'entrée de l'hôpital Bretonneau, puis emprunter les rues du 8 juin et du Plessis pour rejoindre le tracé initial vers La Riche.

Un moindre mal serait peut-être de prolonger le trajet de la navette électrique C1 qui entre dans Bretonneau jusqu'à proximité de la station de tramway et, pour Trousseau, de monter un circuit en navette pour faciliter les déplacements dans le complexe hospitalier.



Le CODEV souhaite qu'une solution soit trouvée pour améliorer la desserte des hôpitaux de la métropole par la ligne B du tram.

**Propositions du CODEV :**

**Prolonger le trajet de la navette électrique C1 qui entre dans Bretonneau jusqu'à proximité de la station de tramway.**

**Pour Trousseau, si la ligne B devait rester sur l'avenue de la République, il serait souhaitable de mettre en place un circuit de navettes interne à l'établissement hospitalier, avec un service cadencé et capacitaire, accessible aux personnes en situation de handicap, qui pourrait également desservir l'école d'infirmières, rue Mansard (1200 élèves).**

- **L'articulation ligne 1 / ligne2tram**

Actuellement, pour les voyageurs, il est prévu que le passage de la ligne2tram à la ligne A de tramway se fasse par un changement à la station Charcot.

Le schéma actuel de voie de la ligne2tram prévoit sur la place de la Liberté un barreau de liaison entre la ligne A et la ligne2tram sur la place de la Liberté. A ce stade, ce barreau technique est prévu pour injecter les rames venant du centre de maintenance sur la ligne B.

Or, ce barreau pourrait permettre une exploitation commerciale d'une relation La Riche/Vaucanson permettant d'une part, de relier directement La Riche à la gare et au centre-ville de Tours et, d'autre part, d'apporter une fréquence de desserte plus soutenue sur cette portion de la ligne A, aujourd'hui à saturation aux heures de pointe.

Le plan de voie autorise également aux rames venant du Sud de poursuivre sur la ligne A pour permettre aux voyageurs, venant ou allant à Trousseau, de relier sans changement la gare, Tours Centre et Tours Nord, faisant de la place de la Liberté le véritable hub du réseau.



**Le CODEV suggère au Syndicat des mobilités de Touraine de profiter de l'appel d'offres pour le renouvellement du marché de transport public en cours pour demander aux opérateurs candidats de faire une proposition prévoyant une possibilité d'exploitation mixte alternée sur les lignes A et B de tramways, pour éviter les ruptures de charge pour les usagers.**

- **Le boulevard Jean Royer**

Il est, du point de vue du CODEV dont le rôle est d'exprimer l'avis des citoyens, impossible d'ignorer les inquiétudes du collectif Boulevard Jean Royer sur les nuisances potentielles de la ligne de tramway et l'abattage des arbres du boulevard, de même que celles des habitants des quartiers avoisinant qui craignent un report du trafic automobile du boulevard (7000 passages quotidiens) sur les rues adjacentes. Ces paroles ont été très présentes lors des réunions d'information.

---

- **La ligne de BHNS**

Dans le projet présenté, la ligne 2 tempo conservera sa partie Nord, des Douets jusqu'à Liberté où elle bifurquera vers la place St-Paul pour reprendre le tracé de la ligne 4 actuelle vers le Centre commercial des Atlantes.

Le choix de cette destination mérite des éléments concrets complémentaires d'explication tant il reste incompris par beaucoup. En effet, il semble que si un transport rapide et cadencé est attendu sur Saint-Pierre des Corps, il concernerait plutôt les quartiers prioritaires de la Rabaterie et de la Galboisière ainsi que la desserte de la gare TGV avec ses 12.000 voyageurs/jour, selon un schéma qui reste à définir. L'annonce faite depuis 2018 de mener une étude pour une ligne de tram ou une branche desservant l'Est tourangeau a créé une forte attente tant auprès des corpopétrussiens qu'auprès des usagers de la gare TGV de Saint-Pierre.

**Le CODEV invite le Syndicat des mobilités de Touraine à intégrer une desserte performante des quartiers prioritaires et de la gare de Saint-Pierre des Corps vers Tours dans l'appel d'offres en cours pour le choix d'un opérateur de transport urbain. Rappelons que la Métropole de Tours est le seul territoire urbain en France doté d'un réseau de tramway qui ne dessert pas la gare TGV.**

- **Intermodalité**

Au chapitre de l'intermodalité, le projet se borne à inventorier les parkings-relais, les pistes cyclables et les parcs à vélos ainsi que les cheminements piétonniers. A ce stade, l'intermodalité avec le réseau ferré n'est pas évoquée malgré la réflexion menée par ailleurs sur le Service express régional métropolitain (SERM). A titre d'exemple, une station sur le pont de Verdun paraît indispensable si la halte ferroviaire Verdun voit le jour en dessous, ce qui permettrait aux usagers de bénéficier d'une correspondance immédiate avec les deux lignes de tramway.

On remarquera également que rien n'est prévu pour des stations de covoiturage à proximité ou en amont des terminus de la ligne2tram. Un site de covoiturage pourrait par exemple voir le jour au rond-point de la Ricotière à Chambray où se rejoignent le périphérique, la D943 et la route de Loches.

**Le CODEV souhaite un renforcement du volet consacré à l'intermodalité dans le projet ligne2tram en anticipant les points de connexion avec le futur SERM et en développant des sites de covoiturage sur le territoire.**

---

- **Le Réseau de bus**

En complément du projet ligne2tram, il va de soi qu'une modification des lignes de bus interviendra autant dans leurs caractéristiques que dans leur tracé. La bonne articulation entre les lignes structurantes, le BHNS et les 2 lignes de tram contribuera à la réussite de l'offre de transport sur la métropole et à la performance globale du réseau Fil Bleu. A ce stade, aucune indication sur les évolutions des lignes de bus n'est fournie pour appréhender correctement l'efficacité du réseau Bus + Tram.

- **Mobilités actives**

S'agissant des mobilités actives, le projet indique que « L'installation de la plateforme du futur tramway s'accompagnera d'une requalification des voiries avec l'aménagement de nouvelles pistes cyclables confortables et sécurisées en fonction de l'espace disponible (25 km annoncés). Des stationnements pour les vélos seront installés en proximité de nouvelles stations de tram et de BHNS (10 abris pour 250 places). » Des précisions et un plan précisant le positionnement des pistes cyclables et l'implantation des abris vélos seraient souhaitables.

- **Accessibilité**

Compte tenu des différentes ruptures de charges générées par le projet Ligne2tram, (ligne A/ligne B, Ligne B/navettes hôpitaux, etc.), le CODEV souhaite que les cheminements (marche, fauteuil) et l'accès aux modes de transport (tram, bus, navettes) soient pris en compte avec la plus grande attention pour permettre aux personnes à mobilité réduite et aux personnes en situation de handicap de circuler de façon autonome.

- **La mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Tours et Chambray-les-Tours**

Comme il a été constaté par le Syndicat des Mobilités de Touraine (SMT) dans son bilan de la concertation pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme qui s'est déroulée du 8 au 30 janvier 2024, la « concertation imposée au regard de l'évolution du Code de l'urbanisme (loi d'Accélération et de Simplification de l'Action Publique du 7 décembre 2020) a été relativement mal comprise par le public qui n'a pas su faire la distinction entre la concertation réglementaire du projet Lignes2tram et la concertation réglementaire spécifique à la procédure de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme. ».

De ce fait, une majorité d'avis s'est trouvée hors-sujet, portant sur le projet de ligne2tram plutôt que sur les documents d'urbanisme qui, il est vrai, sont très techniques et difficilement accessibles au plus grand nombre.

**Néanmoins, n'ayant rien vu sur le sujet dans le document de concertation, le CODEV s'interroge sur la classification des terrains censés accueillir le terminus de la ligne2tram et le parking-relais à la Papoterie, jusque-là classés en zone d'agriculture protégée.**

**ANIMATEURS DE L'ATELIER MOBILITE - RAPPORTEURS :**

Alain MONTOYA et Alain DEVINEAU

**RÉDACTEURS PRINCIPAUX :** Alain MONTOYA et Patrice WOLF

**RÉDACTEURS SECONDAIRES :** Christian AVENET, Elisabeth BLESBOIS, Jean-Michel BODIN, Robert COUDERT, Françoise DEMANGE, Daniel DESLANDES, Alain DEVINEAU, François LOUAULT, Gilles MOINDROT, Mathis NAVARD, Réjan POINDESSAULT, François SARRAZIN, Vincent TRONEL

**DURÉE de l'ATELIER :** Juin 2024 / Septembre 2024

**INTERVENANT :** Christophe BOULANGER, premier vice-président du Syndicat des Mobilités de Touraine

**RÉALISATION et PUBLICATION :** Elisa BAUBERT



## CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DE TOURS MÉTROPOLE VAL DE LOIRE



CODEV 60 avenue Marcel Dassault 37200 Tours



[codev.tours-metropole.fr](http://codev.tours-metropole.fr)



[codev@tours-metropole.fr](mailto:codev@tours-metropole.fr)



Facebook: [@CODEVToursMetropole](https://www.facebook.com/CODEVToursMetropole)



Twitter: [@codevtours](https://twitter.com/codevtours)



[LinkedIn](#)