

**Compte-rendu de la réunion d'Information Publique
du mardi 20 juin 2023**

Intervenants :

NOM - PRENOM	ORGANISME / FONCTION
Emmanuel DENIS	Président du Syndicat des Mobilités de Touraine (SMT), Maire de Tours.
Christophe BOULANGER	1 ^{er} Vice – Président du Syndicat des Mobilités de Touraine (SMT), Conseiller municipal ville de Tours.
Laurence MARIN	Directrice du Syndicat des Mobilités de Touraine (SMT).
Valérie DUBREUIL	Directrice de projet Lignes2Tram, Transamo-La SET, mandataire du maître d'ouvrage (SMT)

Support de présentation : <https://lignes2tram.fr/wp-content/uploads/2023/06/Reunion-Publique-Tours-20-juin-2023-Support-de-presentation.pdf>

1. Introduction

L'animateur salue les nombreux participants (environ 150) et précise que cette réunion d'information publique est consacrée au projet de ligne 2 de tramway sur le secteur de Tours. Il présente les intervenants en tribune.

Emmanuel DENIS indique que cette réunion a pour objectif d'informer les citoyens de l'état d'avancement du projet ligne 2 de tramway à la suite de la validation et de l'annonce du tracé par le boulevard Jean Royer. Il précise qu'il intervient aujourd'hui en sa qualité de Maire de Tours, la réunion étant focalisée sur les implications du projet sur le territoire de Tours.

2. Introduction et enjeux du projet

Emmanuel DENIS rappelle que la réunion se concentre sur le projet de ligne 2 de tramway. Le projet est cependant plus large. Il comprend la ligne 2 de tramway (Chambray-lès-Tours - La Riche), mais aussi la modification du tracé du BHNS (Bus à Haut Niveau de Service).

Le projet de ligne 2 de tramway nécessite également un agrandissement du centre de maintenance, ce dernier devant accueillir les rames supplémentaires pour permettre d'exploiter la ligne 2 de tramway

En outre, **Emmanuel DENIS** évoque les aspects calendaires du projet. Le tracé a été validé en Conseil Métropolitain et en Conseil Syndical du SMT en mai 2023. Le travail se concentre à présent sur la réalisation des études qui seront présentées lors de l'enquête publique, à partir de mi-2024. Ce dossier d'études sera présenté à

la population après avoir été validé par les services de l'État. À l'issue de cette procédure d'enquête publique, la déclaration d'utilité publique (DUP) interviendra et donnera le coup d'envoi des travaux. Elle est aujourd'hui prévue pour mi-2025. Ces travaux se dérouleront sur deux années complètes. La mise en service de la ligne 2 de tramway est prévue à la fin du mois de mars 2028.

Par ailleurs, **Emmanuel DENIS** indique que le coût du projet inclut l'extension du centre de maintenance, le réaménagement de la ligne de BHNS, et la construction des 12,5 kilomètres de la ligne 2 du tramway. Ce coût a été évalué en 2018 à 391 millions d'euros. Aujourd'hui, en euros constants, il est évalué à 421 millions d'euros (503 millions en euros avec inflation). Au départ, le projet comprenait également l'extension de la ligne A, dont le coût est évalué à 16 millions d'euros. L'extension de la ligne A ne fait plus partie du projet de la ligne 2 de tramway et sera réalisée ultérieurement dans le cadre d'un autre projet.

Un accord avec la Région et avec l'État pour 66 millions d'euros de subventions a par ailleurs été obtenu. La possibilité d'obtenir des subventions départementales et européennes sera également étudiée.

Emmanuel DENIS considère que ce projet doit concourir à la révolution des mobilités. Pour des raisons sanitaires et environnementales, il est urgent de sortir des mobilités carbonées, et le tramway répond à cette urgence.

Ce projet s'inscrit dans un bouquet de solutions ayant pour objectif de proposer des alternatives à la voiture.

Par ailleurs, la première ligne a connu un grand succès. Le tramway est un transport en commun adapté à la fréquentation prévisionnelle, cadencé et confortable. Sur la première ligne de tramway, la fréquentation annuelle est passée de 23 millions d'usagers en 2012 à 40 millions d'usagers en 2022. L'objectif est de monter en 2030 à 50 millions d'usagers. La ligne A a d'ailleurs connu un succès bien plus important que prévu.

Sur la ligne 2 de tramway, l'objectif est de désenclaver de nombreux quartiers avec 35 000 passagers par jour. 22 000 passagers sont attendus sur la ligne de BHNS. 30 000 étudiants et scolaires seront desservis, ainsi que 71 000 habitants et 73 500 emplois. Des quartiers prioritaires seront également sur le tracé de la ligne 2 de tramway : Maryse Bastié à l'ouest, Rives du Cher au sud, quartier des Fontaines et quartier de la Bergeonnerie.

Dans une optique de réduction des îlots de chaleur au sein de la Métropole, la végétalisation sera maximisée aux abords de la ligne 2 de tramway. La plateforme de la ligne 2 de tramway sera végétalisée à 60 %. Autant d'arbres que possible seront plantés ou replantés aux abords de la ligne du tramway. Les parkings relais seront perméables.

Valérie DUBREUIL présente le détail des aménagements prévus dans le cadre de la réalisation de la ligne 2 de tramway à Tours, notamment au niveau du boulevard Jean Royer et s'appuie sur la vidéo* du tracé de la ligne 2 de tramway.

La vidéo et support de présentation disponibles sur le site lignes2tram.fr.*



3. Temps d'échanges

L'animateur invite les participants à poser leurs questions.

TRACÉ ET BOULEVARD JEAN ROYER

Question : comment le tramway circulera-t-il boulevard Jean Royer une fois passé le quartier Beaumont ? Par où passera-t-il ?

Après avoir emprunté la rue Baugé, la ligne 2 de tramway entrera dans le futur quartier au niveau de l'angle actuel du mur des casernes. Elle longera la partie sud du mur et rentrera à l'intérieur des casernes en passant à l'angle sud-est du tiers-lieu des Beaumonts. Ensuite, la ligne remontera en direction du mur qui sépare aujourd'hui la ZAC des Casernes de la partie privative de l'impasse Jean Royer.

Question : le Maire de Tours a-t-il de la considération pour les riverains du boulevard Jean Royer qui devront vivre à environ trois mètres des rails ? Il semble que le Maire de Tours considère que les riverains du boulevard Jean Royer sont des sous-citoyens.

Emmanuel DENIS assure qu'il n'y a pas de sous-citoyens à Tours. Et rappelle qu'il s'agit d'un projet de mobilité pour l'ensemble du territoire, qui bénéficiera à l'ensemble des habitants de la Métropole.

Tous les riverains pourront continuer à accéder à leurs maisons. Par ailleurs, le trafic de transit sera supprimé. 7000 véhicules journaliers n'emprunteront plus le boulevard Jean Royer.

Question : une partie du tracé de la ligne 2 de tramway sort du quartier Beaumont et part vers le boulevard Jean Royer. Or, à l'heure actuelle, une partie de cette impasse n'appartient pas à la ville.

En effet, une partie de l'impasse appartient à la copropriété. Un travail est mené avec la Société d'Équipement de Touraine (SET) qui est l'aménageur du quartier des Casernes, et qui est en contact avec la Copropriété sur différents sujets. Un retour sur ce sujet sera effectué, afin d'expliquer de quelle façon les accès seront restitués.

Question : pourquoi la première étude n'était-elle pas favorable à un passage par le boulevard Jean Royer alors que la deuxième étude l'est ? Quels sont les points qui ont bougé ?

Il n'y a pas eu d'études défavorables. Le bilan de la concertation publique (décembre 2018) a acté un passage par le boulevard Béranger, qui a depuis été abandonné.

Question : les habitants du boulevard Jean Royer pourront-ils monter un échafaudage pendant plusieurs semaines dans l'optique de restaurer une façade ? Sera-t-il possible de stationner un camion pendant plusieurs heures devant une habitation du boulevard Jean Royer, afin de procéder à un déménagement ?

Il est rappelé que le tramway existe déjà ailleurs. Les habitants des rues traversées par le tramway de la première ligne peuvent entretenir leurs maisons, déménager, poursuivre leurs habitudes, etc.

Question : le Maire de 2023 est-il le même personnage qu'en 2018 qui était radicalement opposé au passage du tramway sur le boulevard Jean Royer ?

Emmanuel DENIS rappelle qu'il avait initialement opté en 2018 pour le tracé passant par le boulevard Béranger, plus séduisant à ses yeux. Toutefois, des études sur laquelle la municipalité précédente n'avait pas communiqué ont mis en avant d'importantes contraintes liées aux implantations racinaires des arbres classés. Il est rappelé que la promesse de campagne du Maire était de réaliser la ligne 2 de tramway tout en préservant le patrimoine végétal des boulevards Béranger et Heurteloup.



Question : une étude technique de 2018 pointait comme points noirs les nombreux croisements situés sur le boulevard Jean Royer. Comment seront traitées toutes les rues débouchant sur le boulevard Jean Royer ?

Il y a 14 carrefours sur le boulevard Jean Royer, tous sont pris en compte dans les études réalisées et en cours. Les premières études montrent qu'il sera possible de gérer ces intersections en aménageant le plan de circulation. **Christophe BOULANGER** indique qu'il sera bien possible de faire circuler la ligne 2 de tramway sur le boulevard, tout en respectant les règles de sécurité.

Question : les études du sous-sol du boulevard faites par la ville de Tours révèlent que celui-ci est constitué de sable, d'eau, et qu'il faut atteindre au moins 8 mètres pour avoir un sol solide ; quelles seront ainsi les vibrations ? Quels calculs ont été effectués ? Il y aura également des nuisances sonores ; un tramway fait du bruit à l'arrêt et au démarrage, encore davantage en été lorsque la climatisation fonctionne ; or le tramway sera à 3 mètres de nos fenêtres. Avez-vous des réponses et des solutions ?

Des études géotechniques ont eu lieu ou sont en cours, nous attendons les résultats. Une fois connus, nos équipes de maîtrise d'œuvre pourront proposer des dispositifs de construction de plateforme qui soient compatibles avec la nature du sous-sol, en mettant en place des purges si nécessaire pour atteindre le sol dur, et faire en sorte que la plateforme travaux puisse être implantée. Concernant les réseaux souterrains, tout ce qui sera en dessous de 1,50 mètres devra être approfondi ou dévié, ce qui est classique sur tous les projets de tramway réalisés en France.

Concernant les aspects acoustiques et vibratoires, des études vont également être réalisées fin juin - début juillet. Des capteurs sonores vont être installés à 3 endroits du boulevard, également sur la partie sud de la place de la Liberté. Des mesures vibratoires vont également être réalisées pour pouvoir caractériser l'état du sol, et sa nature par rapport à la transmission vibratoire. Ces études, faites sur tout le tracé, permettront de définir la nature du type de plateforme qui sera réalisée en fonction de la distance de la plateforme par rapport aux façades.

Question : j'habite sur le boulevard Jean Royer. Etant assistante maternelle, je suis tenue de protéger la santé des enfants que j'accueille. Pensez-vous que les caténaires proches de mes fenêtres où les enfants dorment vont réjouir les parents ? Avez-vous des diagnostics sur ce sujet, que je puisse transmettre aux parents ?

De plus, ma maison est en face du parc de Strasbourg ; avec les aménagements liés au tramway, comment ferais-je pour sortir les enfants, qui sont sur une trottinette, une poussette ou un vélo ?

Les contraintes radioélectriques et électromagnétiques sont effectivement à prendre en considération. Lorsque les sous-stations électriques seront mises en service, des tests seront faits pour s'assurer que les mesures sont conformes aux différentes directives. Aujourd'hui, en ville, nous sommes déjà soumis à toutes ces perturbations. La ligne aérienne de contact sera située à 3 mètres minimum des façades. Le risque de perturbation électrique dû à la caténaire sera ainsi minime.

Par ailleurs, l'avantage d'un projet de tramway, c'est qu'il permet de requalifier l'espace urbain et de repenser la circulation des piétons, des PMR, des poussettes etc. Les trottoirs feront entre 2,50 et 4 mètres et seront ainsi plus larges qu'aujourd'hui. Par ailleurs, la ligne 2 de tramway contribuera largement à l'amélioration de la qualité de l'air.

Des précisions pourront être apportées plus spécifiquement par rapport aux contraintes évoquées et aux interrogations posées.

COÛT ET FINANCEMENT

Question : le budget de 503 millions d'euros comprend-il tout le dévoiement des réseaux et tous les aménagements annexes ?

Emmanuel DENIS précise que tout ce qui est aérien et impacté par le projet est compris dans le budget. Cependant, les travaux souterrains relèvent de la responsabilité des concessionnaires (les gestionnaires des

réseaux), qui devront à certains endroits dévier leurs réseaux. Cela n'est donc pas compris dans ce budget de 503 millions d'euros.

Question : le coût de la première ligne de tramway avait initialement été évalué à 360 millions d'euros. Finalement, la première ligne a coûté 638 millions d'euros. La question du coût réel final de la ligne 2 doit donc être étudiée, d'autant plus que la période actuelle est marquée par une forte inflation des prix des matériaux. Il semble donc étonnant que le budget du projet de la ligne 2 n'ait connu que peu de changements. Par ailleurs, ce tramway coûte une somme folle, alors que d'autres solutions existent. En investissant tout cet argent dans ce projet, les pouvoirs publics s'empêchent de traiter l'essentiel (la rénovation thermique des écoles, des logements sociaux, le développement des initiatives et des locaux culturels, etc.).

Emmanuel DENIS confirme les chiffres avancés et indique qu'ils sont issus des études réalisées. Par ailleurs, il estime que les comparaisons effectuées ne sont pas forcément cohérentes : le projet de ligne 2 de tramway s'adresse à des milliers et millions d'utilisateurs. Il s'agit d'un projet de transport qui doit porter une alternative crédible au tout automobile. Pour comparaison, la première ligne de tramway a permis une réduction de la circulation automobile de 7 %.

Question : Emmanuel Denis, êtes-vous le même que le candidat de 2020 qui s'était engagé à ne pas augmenter les impôts ? De plus, le Maire a défendu une hausse des impôts au niveau de la Métropole, afin de financer ce projet dont le coût excédera probablement les 503 millions d'euros annoncés.

Emmanuel DENIS assure que lorsqu'il est arrivé, l'état bâti de la ville était bien plus dégradé qu'il ne le pensait. De nombreuses écoles sont en vraie déliquescence et réclament des investissements urgents pour effectuer des rénovations. L'augmentation des impôts était un choix douloureux mais nécessaire.

CIRCULATION

Question : les véhicules qui transitent aujourd'hui sur le boulevard Jean Royer emprunteront la rue Febvotte après la réalisation du projet. Or, la rue Febvotte subit déjà une circulation intense (passage journalier de 4 700 véhicules). Les militaires devront rentrer dans la caserne par la rue du Général Renault. La rue du Général Renault sera donc saturée. Comment sera-t-il possible de reporter ces véhicules qui empruntent aujourd'hui le boulevard Jean Royer, vers des axes qui sont d'ores et déjà saturés ?

Le sujet de la rue Febvotte fait d'ores et déjà l'objet d'une réflexion. Ce sujet a été abordé lors des assemblées de quartier qui se sont tenues en avril dernier. Plus de 200 personnes sur l'ensemble de la ville ont travaillé pour identifier, sur l'ensemble de ces quartiers, quels étaient les points souffrant de conflits d'usages entre les différents modes de circulation. Certaines rues concentrent un trafic automobile important, alors même qu'elles ne sont pas adaptées pour accueillir un tel trafic (rues étroites, etc.). La rue Febvotte est bien identifiée comme étant une rue qui doit absolument être apaisée, avec ou sans le tramway. Le travail réalisé avec les assemblées de quartier correspond à une phase de diagnostic dont le but était de prendre connaissance du ressenti de la population. Depuis le début de l'année, la Mairie travaille avec un bureau d'études dans l'optique de traiter ces sujets de circulation à Tours. L'équation est extrêmement complexe à résoudre. Tout le monde veut rentrer chez lui en voiture, or personne ne veut que des voitures passent devant chez lui. Par ailleurs, le plan de circulation de la ville de Tours n'a pas été modifié depuis les années 1970, à l'exception de quelques rues situées à proximité immédiate de la Ligne A.

Face à ces problématiques, le développement des transports en commun, dont le tramway, est essentiel. Ce projet de Ligne 2 de tramway s'accompagne d'une redéfinition du réseau de bus. L'ensemble du territoire profitera de l'évolution du réseau de transports en commun.

En outre, **Christophe BOULANGER** rappelle que la superficie de la ville de Tours est réduite. 2,5 kilomètres séparent la Loire du Cher. Beaucoup de trajets internes à Tours peuvent se faire à pied. Le report modal de la voiture vers les autres modes (y compris la marche) doit être étudié. Des changements de mentalité sont impératifs.



Question : la rue Febvotte, la rue Jules Verne et la rue Henri Martin sont déjà des rues de déviation exposées à des flux de circulation intenses. Qu'est-il prévu aujourd'hui pour ces rues ? Indépendamment du tramway, ce secteur est déjà encombré.

Christophe BOULANGER assure que l'enjeu du projet et des diverses réflexions actuellement conduites n'est pas de reporter le flux d'un axe vers un autre axe. L'idée est de supprimer le transit de l'ensemble de ces petites rues surexploitées.

ENVIRONNEMENT

Question : combien d'arbres seront abattus dans le cadre de ce projet ?

La coupe de 644 arbres est prévue sur la totalité du projet, et sur les 12 kilomètres de la ligne 2 de tramway. Par ailleurs, plus de 1 200 arbres de haute tige seront replantés sur l'ensemble du tracé afin de restituer l'existant, et aller au-delà.

CHOIX DU MODE ET DESIGN

Question : pourquoi ne pas mettre sur la table toutes les alternatives possibles de modes (tram-bus électriques ou à hydrogène, etc.) ? Cela permettrait de faire plus de lignes, de rendre un meilleur service aux usagers et d'avoir moins de nuisances.

Le choix d'un mode de transport se justifie premièrement par le nombre de personnes qu'il est prévu de transporter, et dans quel espace. À moins de 30 000 voyages par jour, il n'est pas cohérent de privilégier un tramway, tandis qu'un BHNS ne peut pas supporter plus de 25 000 voyages par jour. Pour des projections supérieures à 30 000 voyages par jour, le tramway constitue la solution adaptée.

De plus, un tramway est 100 % électrique en alimentation directe (sans recours à des batteries), ce qui reste plus avantageux que tous les autres modes en termes énergétiques.

Question : le deuxième tram aura-t-il le même design que le premier ? Le tram est un mode plus valorisant et attractif en termes d'image pour une métropole de l'envergure de Tours.

Il est bien prévu que le design du matériel roulant de la ligne 2 de tramway soit proche de celui du matériel roulant la ligne A, tout en ayant sa spécificité.

STATION

Question : l'arrêt Charcot disparaîtra-t-il comme cela avait été annoncé ?

Plusieurs options sont à l'étude concernant la conservation de l'arrêt Charcot.

4. Les prochaines étapes du projet

Emmanuel DENIS indique que les actions de dialogue se poursuivront, notamment à l'occasion des dix ans de la Ligne A. Des balades seront notamment organisées sur le futur parcours de la ligne 2 de tramway. Ensuite, l'enquête publique sera lancée, dès mi-2024.

Valérie DUBREUIL indique que la ville et le Syndicat des Mobilités de Touraine (SMT) reviendront vers les habitants de manière régulière jusqu'au lancement de l'enquête publique.

5. Conclusion

Christophe BOULANGER estime que le projet est actuellement à une étape importante ; il reste une année d'études, les élus n'ont donc pas réponse à toutes les questions. Les habitants pourront ensuite s'exprimer lors de l'enquête publique. Il précise que les études restantes permettront de redéfinir les usages sur le boulevard Jean Royer, où les nuisances (principalement sonores) seront, grâce au tramway, moindres que celles actuellement causées par la circulation automobile.

Christophe BOULANGER assure que les élus reviendront vers les habitants dans le cadre de ce projet.

Emmanuel DENIS conclut en évoquant l'attention particulière qui sera portée à la végétalisation sur l'ensemble du projet, en particulier boulevard Jean Royer, où des arbres de haute tige devraient être plantés à l'intérieur de la caserne. Les places de Strasbourg, Sidi Brahim et de la Liberté seront végétalisées au maximum. Il remercie les participants pour cet échange et assure que d'autres réunions publiques seront organisées pour tenir les habitants informés.

L'animateur remercie les participants. Il rappelle que le support de présentation est disponible sur le site internet du projet.