



**PRÉFET
D'INDRE-
ET-LOIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Service d'animation interministérielle
des politiques publiques
Bureau de l'environnement**

ANNEXE III à l'arrêté n° SAIPP/BE/25-20 déclarant d'utilité publique au bénéfice du Syndicat des mobilités de Touraine le projet de création de la ligne 2 de tramway dit « Lignes2Tram » et emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Tours et Chambray-lès-Tours

Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération

Le présent document relève des dispositions de l'article L. 122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique qui dispose que « *l'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique* ».

Sont repris *infra* des éléments figurant dans le dossier soumis à enquête publique – dont l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête, ainsi que la déclaration de projet approuvée par le comité syndical du maître d'ouvrage.

I Présentation et caractéristiques du projet

Le projet Lignes2Tram est porté par le Syndicat des mobilités de Touraine, autorité organisatrice de la mobilité de Tours Métropole Val de Loire et des communes de Vernou-sur-Brenne, Vouvray, et la Ville-aux-Dames. Il est localisé sur les communes de La Riche, Tours, Joué-lès-Tours, Chambray-lès-Tours et Saint-Pierre-des-Corps.

Le projet Lignes2Tram s'inscrit dans la stratégie métropolitaine de modernisation de l'offre de transport et de déploiement du réseau, après la première ligne de tramway mise en service le 31 août 2013, la création d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS), et les 33 lignes de bus qui forment le réseau métropolitain assurant 160 000 voyages quotidiens.

Il consiste en la création d'une ligne de tramway dans l'agglomération tourangelle, l'aménagement de la ligne BHNS depuis la rue Mirabeau à Tours jusqu'au centre commercial Les Atlantes à Saint-Pierre-des-Corps, la création de deux parkings relais situés à chaque terminus de la ligne de tramway, et l'extension du centre de maintenance situé au nord de Tours.

La nouvelle ligne de tramway reliera la commune de La Riche à la commune de Chambray-lès-Tours en passant par Tours et Joué-lès-Tours, s'étendant sur 12,5 kilomètres. Elle comprendra 22 stations dont une existante (Charcot), qui sera commune aux deux lignes sur un tronçon commun situé entre la place de la Liberté et le carrefour de Verdun. La fréquence recherchée d'un tramway toutes les 7 minutes nécessite l'acquisition de 19 rames de tramway. Sa fréquentation attendue est de 34 700 voyages par jour.

La nouvelle ligne de bus à haut niveau de service reliera 30 stations, depuis Les Douets à Tours au centre commercial Les Atlantes à Saint-Pierre-des-Corps, sur une longueur de 13 kilomètres. Elle reprend la partie nord de l'actuel tracé de la ligne Tempo. La partie sud, du pont Mirabeau au terminus à Saint-Pierre-des-Corps, nécessite le réaménagement de 5 kilomètres de voies, dont 2 kilomètres en site propre (boulevard Heurteloup et avenue du Général de Gaulle), et l'achat de 15 bus articulés pour

atteindre une fréquence d'un bus toutes les 6 minutes 30. Sa fréquentation attendue est de 17 200 voyages par jour.

Le remisage et l'entretien des rames s'effectueront dans le centre de maintenance de Tours nord, qui fait l'objet d'une extension. Les rames, qui emprunteront donc les infrastructures de la ligne A, devront être compatibles avec les tronçons existants et l'alimentation par ligne aérienne de contact.

II Objectifs du projet

Le projet Lignes2Tram a pour ambition de développer les transports en commun dans la métropole tourangelle ainsi que de concilier les enjeux économiques, sociaux et environnementaux du territoire.

De ce fait, il satisfait à plusieurs objectifs :

- 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,
- 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 (centre de Tours, zones d'activités économiques de Chambray-lès-Tours...), ainsi que des nouveaux projets de renouvellement urbain (Maryse-Bastie, opérations des Rives du Petit Cher, ZAC Beaumont-Chauveau à Tours, ZAC du Plessis-Botanique à La Riche et extension de l'hôpital Trousseau à Chambray-lès-Tours) et des quartiers prioritaires de la politique de la ville.
- accompagner le développement économique et démographique du territoire : avec l'accroissement du nombre d'emplois (80 000 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 impose d'adapter les infrastructures pour satisfaire la demande de déplacements.
- 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 prévu pour 2018 de 55 000 voyages par jour pour la ligne A a été atteint dès 2014 (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 nécessaires le développement de l'offre de transport.
- respecter l'environnement et la biodiversité : favoriser les transports alternatifs à la voiture constitue un enjeu majeur en faveur de la transition énergétique. Avec le développement de mobilités plus responsables (transports en commun, mobilités douces, covoiturage, autopartage...), une alternative à la voiture individuelle est développée. La mise en œuvre du projet Lignes2tram participe ainsi à l'adaptation de la ville à l'urgence climatique et améliore la qualité de vie des habitants.

III Bilan environnemental

Le projet Lignes2Tram est soumis à plusieurs procédures dont l'instruction a été menée en parallèle :

- une déclaration de modification d'une installation classée pour la protection de l'environnement soumise au régime de la déclaration,
- une déclaration au titre de la loi sur l'eau,
- une autorisation de dérogation au statut d'espèces protégées,

- une autorisation de défrichement,
- une autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres.

Une évaluation environnementale commune à l'étude d'impact du projet et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des PLU de Tours et de Joué-lès-Tours a été réalisée par le maître d'ouvrage délégué et soumise à l'autorité environnementale compétente.

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) a émis un avis délibéré, sous le n° 2024-4592, le 28 juin 2024, qui contient quatorze recommandations. La MRAe a ainsi identifié les enjeux environnementaux suivants :

- la préservation du cadre de vie et de la santé humaine : limitation des nuisances sonores, des polluants atmosphériques, et des vibrations générées par le tramway,
- les incidences du projet sur le climat avec la prise en compte du bilan carbone et des émissions de gaz à effet de serre, et l'articulation du projet avec les objectifs fixés par le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) et la stratégie nationale bas carbone,
- l'impact du projet sur le trafic routier,
- la préservation du paysage et l'aménagement végétal retenu.

La maîtrise d'ouvrage a répondu à ces recommandations dans un mémoire joint au dossier d'enquête publique avec l'avis de la MRAe. Les mesures issues de ces recommandations, pour éviter, réduire ou compenser les incidences négatives du projet sur l'environnement et la santé humaine, ont été prises pour les phases travaux et exploitation de l'infrastructure.

IV Bilan socio-économique

Des études réalisées à la demande du Syndicat des mobilités de Touraine ont permis d'établir des scénarios pour comparer les contraintes d'insertion et les performances de transport de chaque itinéraire identifié. À l'issue de la concertation publique qui s'est déroulée entre le 18 avril et le 8 juin 2018, Tours Métropole Val de Loire a délibéré sur le tracé du projet, devenu définitif après une évolution qui a fait l'objet d'une seconde délibération le 27 juin 2022.

En application des dispositions de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982, un dossier d'évaluation économique et sociale a été réalisé pour analyser la situation existante, les effets des différentes options de projet, et faire la synthèse des effets des différentes options retenues, au regard des coûts. Ce bilan socio-économique permet de déterminer la rentabilité et la valeur ajoutée créées par le projet.

Parmi les effets positifs attendus, il convient de retenir :

a) Le potentiel desservi

- de nouvelles liaisons rapides pour les équipements de santé majeurs (hôpital Trousseau à Chambray-lès-Tours, CHRU Bretonneau) et des établissements scolaires et d'enseignement supérieur (dont les sites Tonnellé Bretonneau, Grandmont, l'institut de formation des professionnels de santé, IUT et CFA) qui représentent 34 % des motifs de déplacement sur le réseau métropolitain.
- la desserte de plusieurs quartiers prioritaires ou en cours de requalification urbaine (Sanitas Rotonde, quartier Maryse Bastié, quartier Rochepinard, quartiers prioritaires de la ville Les Fontaines, Niqueux Bruère, et la Bergeonnerie.
- l'accès à de nombreux équipements sportifs et de loisirs, d'équipements culturels, des secteurs commerciaux, des administrations publiques au centre de Tours et les mairies des communes situées sur le parcours.

b) Le développement économique

Le projet permettra de desservir de nombreux quartiers et secteurs d'activités actuels et projetés aux abords de la ligne 2 et de la ligne BHNS réaménagée :

- zones d'activités à vocation économique des quartiers nord, ainsi que le pôle commercial de Tours nord,
- les zones d'activités de Saint-Pierre-des-Corps, dont le centre commercial des Atlantes et le parc des expositions,
- le centre de Tours, qui constitue le premier pôle touristique et commercial de la Métropole, et la gare SNCF,
- la ZAC du Plessis-Botanique à La Riche, qui accueillera plus de 1 400 logements,
- la ZAC des casernes Beaumont-Chauveau (780 logements).

c) la fréquentation prévisionnelle

En 2030, il est attendu 34 700 voyages par jour sur la ligne 2 de tramway, et 15 000 voyages par jour sur la ligne BHNS (ainsi que 2 600 voyages par jour sur les autres lignes de bus au profit de la ligne 2 de tramway et du BHNS).

Toujours en 2030, la fréquentation journalière attendue sur le périmètre du Syndicat des mobilités de Touraine est de plus de 163 000 déplacements. Sans le projet, il ne serait que de 144 700.

La réalisation de la ligne 2 favorise le report modal de 13 000 déplacements qui auraient été réalisés en voiture, contribuant à atténuer les besoins de stationnement non résidentiel.

d) le coût global de l'opération

Dans le mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès-verbal de synthèse établi par la commission d'enquête, le coût de l'opération a été actualisé aux conditions économiques de septembre 2023, pour s'établir à 495 000 000 € : 462 millions d'euros pour la ligne 2 de tramway et 33 millions d'euros pour la ligne de BHNS.

Le Syndicat des mobilités de Touraine soutient le financement à hauteur de 409 460 000 € par ses fonds propres, des emprunts et des subventions de la métropole.

Les autres financeurs sont :

- L'État par l'appel à projets du Grenelle 4 pour le transport en commun en site propre, à hauteur de 42 040 000 €, et par la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) et le fonds national d'aménagement et de développement du territoire (FNADT) à hauteur de 5 650 000 €,
- le conseil régional (par le contrat de plan État-Région) à hauteur de 850 000 €,
- le conseil régional (par le contrat régional de solidarité territorial) à hauteur de 20 000 000 €,
- Tours Métropole Val de Loire à hauteur de 17 000 000 €.

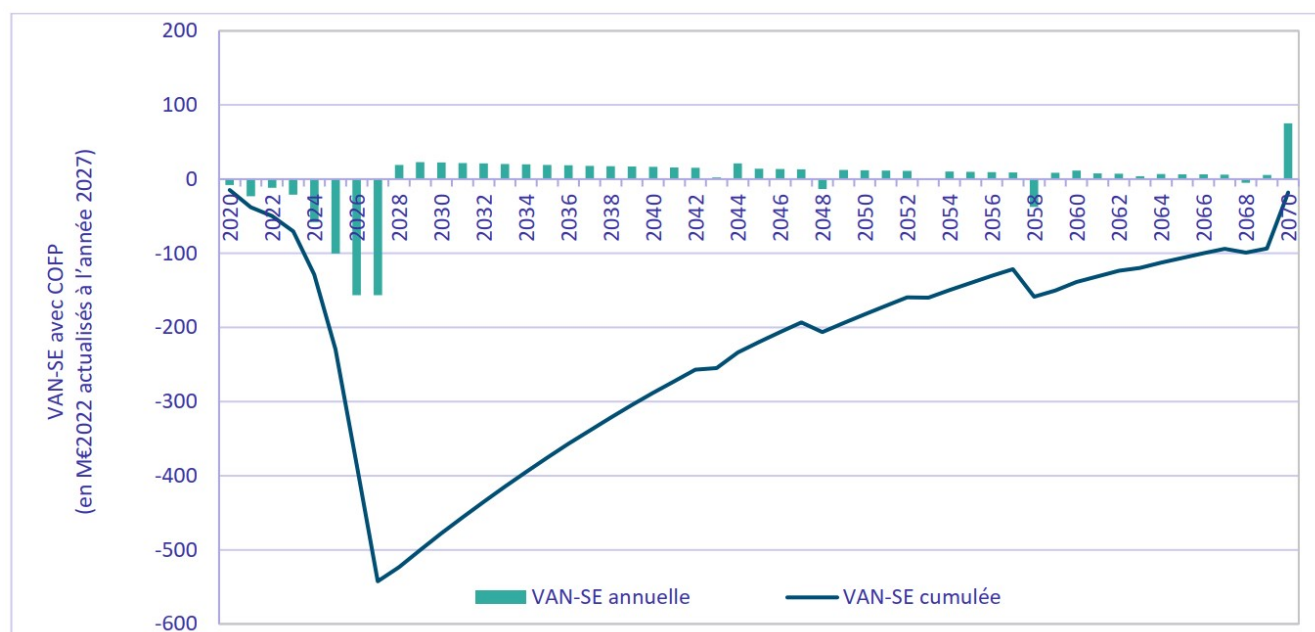
Le coût au kilomètre du projet de la ligne 2 de tramway de la métropole tourangelle est estimé, en valeur septembre 2023, à 36 millions d'euros HT (462 millions d'euros HT pour 12,5 kilomètres).

e) bilan financier

La valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) permet de traduire la valeur créée par un projet au bénéfice de l'ensemble de la collectivité, en exprimant les coûts et avantages du projet, année après année, aux différents acteurs.

Au cas présent, le projet affiche une VAN-SE négative de 18 millions d'euros, avec un taux de rentabilité interne qui s'établit à 4,3 %. Les avantages socio-économiques sont donc plus faibles que les coûts générés. À partir de 2028, le projet Lignes2Tram génère des avantages sur la quasi-totalité des années qui suivent, sans revenir à l'équilibre avant la fin de la période évaluée (2070).

VAN-SE annuelle et cumulée (en millions d'euros) :



Néanmoins, si les seuls gains monétarisés (incluant l'ensemble des revenus et économies directement attribuables au projet, dont les recettes d'exploitation, les économies de coût et les recettes additionnelles en fin de projet) ne parviennent pas à compenser les coûts d'investissement et d'exploitation afférents au projet, un certain nombre d'effets de la création de la ligne 2 de tramway et de la ligne de BHNS ne peuvent faire l'objet d'une évaluation monétaire et ne sont donc pas intégrables au bilan socio-économique, alors qu'ils représentent des bénéfices importants d'un point de vue qualitatif et quantitatif :

- Le projet répond aux enjeux des territoires qu'il dessert, que ce soit à l'échelle locale ou à l'échelle régionale. À l'échelle locale, il dessert au plus près les centralités et équipements du territoire, tout en améliorant les connexions du centre-ville aux quartiers périphériques. Le projet participe au développement urbain et économique de l'ensemble de la métropole, en accompagnant les projets du territoire et en participant à la requalification des espaces publics. À l'échelle régionale, le projet s'inscrit dans une démarche générale de renforcement du maillage du réseau de transports en commun.

- En favorisant les transports alternatifs à la voiture, la réalisation du projet 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), il est proposé une alternative véritable à la voiture individuelle. La mise en œuvre du projet Lignes2tram participe ainsi largement à l'adaptation de la métropole à l'urgence climatique.

- Par les gains de temps qu'il génère, le report modal qu'il induit et les effets positifs qu'il apporte (notamment en termes de santé publique), le projet améliorera la qualité de vie de nombreux habitants de la Métropole et participera à son développement vertueux.

V Résultats de l'enquête publique et réponses du maître d'ouvrage

Après instruction, les dossiers de demande de déclaration d'utilité publique, de mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Tours et Chambray-lès-Tours, et de l'enquête parcellaire ont été soumis à enquête publique. Celle-ci s'est déroulée du 23 septembre au 31 octobre 2024. Après qu'un délai supplémentaire de 11 jours lui a été donné par arrêté préfectoral du 26 novembre 2024, la commission a remis en préfecture son rapport et ses conclusions motivées le 10 décembre 2024.

La commission a jugé que l'enquête s'était déroulée dans de bonnes conditions et dans le respect des modalités arrêtées (notamment l'ensemble des prescriptions relatives à la complète information du public), et que la participation avait été forte malgré la complexité du dossier et le nombre de documents composant le dossier d'enquête.

1299 contributions ont été recensées (dont 983 via le registre dématérialisé, 104 reçues par mél et 212 sur les registres papier et adressés par courrier).

Sur l'utilité publique, la commission s'est attachée à identifier les grands thèmes abordés dans les contributions et a rendu ses conclusions partielles pour chaque grand thème avant d'appliquer la théorie du bilan qui a permis de mettre en évidence la prépondérance des avantages sur les inconvénients du projet.

La commission d'enquête a assorti son avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet Lignes2Tram de 5 réserves auxquelles le maître d'ouvrage a apporté des réponses dans le cadre de la déclaration de projet qui a fait l'objet d'une délibération du comité syndical le 1^{er} avril 2025.

a) réserve n° 1 : « *Les expropriations limitées au strict besoin du projet. À cet égard, l'expropriation de la totalité des parcelles AP 419 et AP 420, ainsi que l'expropriation de la parcelle A 435 rue de la Mairie à La Riche ne semblent pas justifiées* ».

Le syndicat des mobilités de Touraine a étudié la réalisation du projet sans recourir à l'expropriation de ces parcelles et a conclu à la nécessité d'acquérir la totalité de la parcelle AP 435, qui se situe intégralement sur l'emprise des futures infrastructures.

En ce qui concerne les parcelles AP 419 et AP 420, le maître d'ouvrage a exclu certains lots (4 lots sur 8 et 5 lots sur 9, respectivement) afin de réduire strictement au projet les emprises nécessaires à la réalisation des aménagements.

Cette réserve est donc levée.

b) réserve n° 2 : « *Boulevard Jean Royer :*

– *que le déclassement d'une partie de la rue Hoche soit effectif avant la DUP ;*

Le déclassement de la rue Hoche a fait l'objet d'une délibération de Tours Métropole Val de Loire en date du 31 mars 2025.

– *qu'il soit procédé à une réorganisation des mobilités (tramway, voitures, cyclistes, piétons) pour permettre de préserver un maximum d'arbres d'alignement ;*

Dans le respect des contraintes liées à la réglementation administrative des transports guidés urbains, le maître d'ouvrage a étudié le décalage de la plateforme du tramway vers le nord, ce qui aurait permis d'envisager la conservation des 60 arbres du boulevard Jean Royer impactés par le projet. Or, un tel décalage ne permettait pas de restituer les accès véhicules des habitations situées en façade nord du boulevard, ni les fonctionnalités autres qu'un trottoir. Surtout, l'hypothèse d'un déplacement des réseaux vers le côté sud du boulevard engendrait l'obligation de terrasser sous le trottoir de ce côté, ce qui n'était pas compatible avec un maintien des arbres.

– *que les résultats des mesures acoustiques à 6 mois (mesures à maintenir), à 1 an et à 5 ans soient rendus publics ;*

Le Syndicat des mobilités de Touraine s'engage à réaliser les campagnes de mesures acoustiques mentionnées. Les résultats seront transmis aux services de l'État et rendus publics.

– *que les résultats des mesures vibratoires à blanc et à 1 an soient également rendus publics ;*

Le Syndicat des mobilités de Touraine s'engage à rendre publics les résultats des campagnes contrôles de performances anti vibratiles qui seront réalisées à blanc, à 1 an, et à 5 ans après la mise en service.

– *qu'un suivi rigoureux des travaux adjacents comme le dévoiement des EP afin de préserver les bâtiments riverains soit assuré ;*

Le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place un suivi rigoureux par ses équipes – ainsi que celles de la maîtrise d'œuvre et des prestataires – du cahier des charges qui encadrera les travaux adjacents aux bâtiments riverains afin de les préserver.

– *que les habitants de la station Strasbourg soient traités sur le même pied d'égalité que leurs voisins et puissent prétendre au ramassage des ordures ménagères ».*

En raison de l'impossibilité pour les camions de collecte de franchir le dénivelé des quais trottoirs au droit de la future station Strasbourg et de pouvoir y stationner dans des conditions de sécurité satisfaisantes, la mise en place de points d'apports volontaires enterrés est prévue au niveau de la rue Lakanal, afin que les riverains puissent y déposer leurs ordures ménagères.

Ainsi, la réserve n° 2 est levée par l'absence d'alternative satisfaisante, en ce qui concerne les arbres du boulevard Jean Royer. Les autres demandes de la commission d'enquête ont été acceptées par le maître d'ouvrage.

c) réserve n° 3 : *« Place de la Liberté : que les études évoquées par le maître d'ouvrage pour un fonctionnement « en étoile » des tramways, puissent être menées, au moins à un niveau d'avant-projet, avec un calendrier de mise en œuvre dans un délai rapide et rendues publiques ».*

Les premières études menées par le maître d'ouvrage ont conclu à l'impossibilité d'exploiter le réseau de tramways en étoile sur la place de la Liberté sans engendrer des conséquences importantes sur les aménagements et sur l'exploitation : l'existence d'un tronc commun de plus de 8 kilomètres entre les deux lignes desservant le centre-ville de Tours (depuis La Riche à l'ouest et Chambray-lès-Tours au sud) impliquerait le besoin de 18 rames supplémentaires, dont l'injection créerait un déséquilibre entre l'offre et les besoins en mobilité. Le centre de maintenance et le terminus nord (Vaucanson) ne sont pas, par ailleurs, prévus pour accueillir ces rames supplémentaires dans leur dimensionnement actuel ou celui prévu dans le projet.

La réserve n° 3 est levée par l'engagement de poursuivre ces études – dont les conclusions devront être rendues publiques – dès 2025.

d) réserve n° 4 : *« que pour ce qui concerne la desserte de Saint-Pierre-des-Corps, la ligne BHNS desserve la gare TGV selon un itinéraire à déterminer ».*

La prolongation de la partie sud de la ligne du BHNS pour desservir la gare de Saint-Pierre-des-Corps ne correspond pas à une demande pour un tracé qui aurait le centre-ville de Tours comme origine ou destination, en passant par la zone d'activité de Rochepinard, la rue Edouard Vaillant, le quartier prioritaire du Sanitas et l'avenue de Grammont.

Par ailleurs, la vétusté du pont Jean Moulin, qui relie le nord et le sud des voies ferrées, interdit le passage de véhicules lourds (sauf bus du réseau métropolitain à une fréquence bien inférieure au projet de BHNS en bus articulés).

Conscient de la nécessité de renforcer l'offre de transports en commun vers Saint-Pierre-des-Corps et sa gare TGV, le Syndicat des mobilités de Touraine s'est engagé à transformer une autre ligne du réseau de bus (ligne 5 « Tempo » : Saint-Pierre Gare – Parc Grandmont) en une deuxième ligne de BHNS desservant le quartier prioritaire de La Rabaterie, la gare TGV de Saint-Pierre-des-Corps, la gare de Tours, la place Jean Jaurès, et l'université des Deux Lions.

Ce projet distinct du projet Lignes2Tram a fait l'objet d'une délibération du comité syndical du 26 mars 2025 confirmant l'engagement de cette mise à niveau en BHNS de la ligne 5 dans l'ensemble de ses dimensions : fréquence, amplitude horaire, temps de parcours, régularité et information des voyageurs. Il comprend l'aménagement de sites propres sur l'avenue Jean Bonin à Saint-Pierre-des-Corps, et les boulevards Heurteloup, Béranger et Churchill à Tours, pour atteindre une fréquence d'un bus toutes les 8 minutes (contre 10 aujourd'hui) et une fréquentation de 19 800 voyages quotidiens (15 000 actuellement).

Le coût d'investissement de cette opération est estimé à 10 millions d'euros pour une mise en service envisagée, au moins en partie, par le Syndicat des mobilités de Touraine dans la même temporalité que le projet Lignes2Tram.

La réserve n° 4 est levée par l'engagement du Syndicat des mobilités de Touraine à transformer la ligne de bus « Tempo » n° 5 en une ligne BHNS qui desservira la gare de Saint-Pierre-des-Corps.

e) réserve n° 5 : « *que la liaison CHRU - La Papoterie soit réalisée en voie unique* ».

Dès la concertation menée en 2018, le projet Lignes2Tram a été conçu autour de l'idée « *du périphérique au périphérique* », justifiant l'extension de la ligne jusqu'au secteur de La Papoterie (sur la commune de Chambray-lès-Tours) : l'avenue de la République et la route de Loches constituent un axe majeur d'entrée de ville avec une connexion à la rocade sud et à l'autoroute A10. Ce secteur apparaît donc comme un futur pôle d'échanges multimodal intéressant.

L'entrée de la métropole dans ce secteur est, par ailleurs, un point de congestion automobile qui récupère les flux de véhicules venant du sud de la métropole, de l'est tourangeau, et du Lochois, depuis la RD 943 et la RD 910.

La réalisation d'une dernière liaison en voie unique de 2,5 kilomètres, entre le CHRU Trousseau et le terminus de La Papoterie, a été l'objet d'une étude par le maître d'ouvrage au regard de l'exploitation du réseau, de ses possibilités d'évolution, de sa fréquence de desserte, et de l'impact sur le coût global de l'opération.

En l'absence de section en double voie, l'intervalle minimum entre deux tramways s'établirait à 14 minutes : faute de possibilités de croisement, il serait nécessaire qu'un tramway sorte de la voie pour qu'un autre s'y engage. Cette limitation n'est pas compatible avec le projet Lignes2Tram qui prévoit un cadencement de 7 minutes.

Parmi les scénarios alternatifs étudiés, un seul permet de maintenir un intervalle à 7 minutes : la création d'une voie unique de 1 330 mètres entre Chambray Centre et La Papoterie, avec une section en double voie (au niveau de la station Lycée Agricole) entraînant une réduction de la voie routière (de deux à une voie) à ce niveau.

Au demeurant, ce scénario présente d'autres difficultés, dont la nécessité d'acquérir une rame supplémentaire, et des impacts fonciers et environnementaux supplémentaires nés de la nécessité de décaler l'infrastructure vers le nord pour maintenir une largeur de voirie nécessaire à une double voie routière. De ce fait, les gains financiers, estimés entre 1,3 et 1,7 million d'euros, s'en trouveraient effacés.

En outre, dans une logique d'évolution future du réseau, la création d'un dépôt de tramway à proximité du terminus de La Papoterie a été envisagée. Or, la réalisation d'une voie unique sur cette liaison occasionnerait d'importants coûts de travaux supplémentaires afin de la dédoubler ultérieurement.

La réserve n° 5 est levée par la démonstration de l'impossibilité de répondre à la demande de la commission d'enquête, en raison d'un cadencement de la ligne et d'une complexité technique de réalisation et de gestion trop importants, qui ne permettent pas de concrétiser les gains économiques potentiels recherchés, ni d'améliorer l'accessibilité du CHRU Trousseau par les véhicules de secours.

VI Motifs et considérations justifiant l'utilité publique du projet

- le tramway est un mode de transport fiable et performant, permettant une large fréquentation. Il est plébiscité par la population locale et sa présence dans la ville est un marqueur important de l'identité urbaine tourangelle ;
- le tracé du projet Lignes2Tram, qui dessert des bassins de vie et d'activités importants, ainsi que des pôles majeurs du territoire, constitue une amélioration du service pour les déplacements en transports collectifs. Il est le fruit d'une importante concertation et permet un maillage efficace du territoire en assurant la complémentarité avec la ligne A et le réseau de bus ;
- le projet évite un passage par le boulevard Béranger, qui aurait eu un impact fort sur les arbres d'alignement de cet axe majeur – arbres faisant par ailleurs l'objet d'une protection juridique au titre du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur ;
- le projet, qui prévoit un report de l'accès aux sites Baraguey d'Hilliers et Rannes sur la rue du général Renault, s'accompagne du déclassement préalable à la cession partielle de la rue Hoche au ministère des Armées ;
- la fréquence de desserte et la régularité des services offrent un confort de déplacement amélioré, en particulier pour les personnes à mobilité réduite ;
- la diminution globale du trafic routier induite par la réalisation de la ligne 2 participe à l'amélioration du cadre de vie par la réduction des nuisances liées à ce mode de transport. Le projet propose le report modal de 13 000 déplacements qui auraient été réalisés en voiture vers les transports collectifs et une valorisation des parking-relais en amont des axes pénétrants de la métropole ;
- le projet est cohérent avec les ambitions de la métropole de développer les pistes cyclables et les cheminements piétons, répondant à la demande des habitants et aux enjeux environnementaux ;
- le projet est compatible avec les politiques d'aménagement fixées dans le schéma de cohérence territoriale et le plan de déplacement urbain de la métropole ;
- les impacts du projet sur les propriétés bâties sont justifiés et nécessaires ;
- le projet contribue à l'amélioration de la qualité de l'air qui est un enjeu de santé publique prioritaire au sein de l'agglomération, zone couverte par un plan de protection de l'atmosphère approuvé en janvier 2024 ;
- le projet a un impact limité sur les milieux naturels, les eaux superficielles et souterraines, et la biodiversité ;
- les nuisances, notamment sonores et vibratoires, en phase chantier et en phase d'exploitation, ont fait l'objet de mesures de réduction des effets, sont globalement acceptables ;
- le coût du projet est maîtrisé ;
- la participation du public pendant la phase d'enquête a été soutenue et a permis de recueillir des contributions riches et variées ;

VII Conclusion

L'opération projetée répond aux objectifs définis par l'autorité organisatrice des transports métropolitains, à savoir :

- la facilitation des déplacements dans la métropole en proposant un système de transport en site propre performant et fiable permettant une maîtrise des coûts et de la durée des transports ;
- la réduction des consommations d'énergie et de la pollution de l'air par un système électrique non polluant et le développement du report modal de la voiture vers les transports en commun ;

– la maîtrise du développement métropolitain et la garantie de l’accessibilité aux emplois, services et commerces.

Compte tenu de l’ensemble du dossier, de l’instruction du projet, et des motifs et considérations exposés *supra*, il apparaît que les travaux de création de la seconde ligne de tramway et de la ligne de bus à haut niveau de service sont d’utilité publique.

Tours, le 13 juin 2025

Le préfet,

[signé]

Thomas CAMPEAUX