

Enquête publique 2ème ligne de tramway

Bilan de la ligne 1 de tramway

Avant d'envisager une deuxième ligne de tramway, il convient d'avoir fait le bilan de la première. Or, ce bilan est absent des dossiers d'enquête, ce qui en soi apparaît étrange et se comprend comme un signe de faiblesse. Ce bilan doit prendre en considération les éléments qui suivent.

1. Son coût a largement dépassé le budget prévu. "Initialement, la ligne avait été estimée à 290 millions d'euros, puis 369 millions d'euros en 2009, la ligne aura finalement coûté 433 millions d'euros selon les chiffres apportées à l'inauguration" (*1). Un rapport de la Chambre régionale des comptes de décembre 2015 explique en quoi ce chiffre de 433 millions à l'inauguration était encore largement sous-estimé : "En prenant en compte les charges financières induites par le financement du projet, le coût total du tramway n'est plus de 441,7 millions, mais il s'élève à plus de 638 millions d'euros". "Et cette somme de 638 millions d'euros ne prend pas en compte les coûts de dévoiement des réseaux, qui sont inclus dans d'autres projets du même type, en partie ou en totalité. On peut les estimer à environ 50 millions." (*2 p. 58)
2. Sa fréquentation a été largement plus faible que celle prévue. Une manipulation de chiffres a laissé croire que la fréquentation avait dépassé les prévisions. D'après les chiffres diffusés par la métropole et relayés par la presse régionale : "La fréquentation en août 2014, a été annoncée à 53.000 "voyageurs quotidiens en moyenne", 62.000 "en moyenne" en décembre 2015, 65.000 "voyages par jour" en janvier 2017. C'est mieux que les 54.900 prévus en 2010, cela semble très réussi. Mais les 54.900 correspondaient, pour un court terme, à une fréquentation moyenne par jour de fonctionnement, alors que les chiffres de 53.000, 62.000, 65.000 correspondent aux jours de période scolaire ou au plus fort" (*2 p. 59). La comparaison ne peut se faire que de la manière suivante : 54.900 voyages sur 364 jours font 20 millions de voyages prévus par année. Or en 2022, cette fréquentation en baisse durant la crise Covid (masque obligatoire etc.) était revenue à celle de 2019 : 14,8 millions de voyages (*1), donc environ 41.000 entrées par jour ouvré en 2023, loin des 54.900 prévus dès 2015. C'est pourtant une bonne fréquentation, mais la prévision était vraiment mauvaise.
3. Son bilan environnemental a été largement plus négatif que celui prévu. Le dossier d'enquête prévoyait l'abattage de 923 arbres, il y en a eu environ 1.400 (*2 p. 53). Bien sûr, les élus ont clamé qu'ils allaient en replanter 2.000, mais il suffit, par exemple, de se promener le long de l'ancien mail du Sanitas (où il y avait la place de faire passer le tram à côté), pour se rendre compte que l'on ne retrouvera jamais ce qui a été perdu, notamment parce que les arbres plantés le long du tram sont soumis à un fort élagage, afin de protéger la ligne électrique aérienne. Il y a eu perte de biomasse.
4. Le déploiement du tramway est bien moindre qu'il était prévu. La ligne 1, longue de 14,8 km, a été mise en service le 31 août 2013. La ligne 2, longue de 12,5 km doit être inaugurée en mars 2028, soit presque 15 ans plus tard, 6 ans après ce qui était prévu vers 2015. 800 mètres par année : on avance là comme une tortue, à cause d'un coût prohibitif. Le coût d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) est quatre fois moindre, celui de l'aménagement des voies SNCF pour des trains de type RER est bien moindre également. Une métropole comme Tours aurait besoin de 150 à 200 km de voies de transport en commun rapide et cadencé.
5. C'est une liaison intra-agglomération. Elle ne permet pas de diminuer sensiblement la principale source de gaspillage d'énergie, et de pollution engendrée : les trajets en automobile entre l'agglomération de Tours et ses environs. Peu de personnes ont abandonné leur automobile pour prendre le tram. Les utilisateurs sont surtout des scolaires et des utilisateurs de bus.
6. Son existence n'était pas prévue dans le PDU. Un tel projet de tram devrait d'abord être défini globalement dans le cadre d'un préalable PDU (Plan de Développement Urbain). Or celui-ci prévoyait des BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) mais pas de tramway. On a mis la charrue avant les boeufs.
7. Il existait pourtant une solution alternative. Quatorze années pour définir une deuxième ligne de tramway, quel retard, quelle lenteur ! Le coût prohibitif de la première ligne, et son faible impact sur le gaspillage énergétique le plus important, celui des entrées et sorties quotidiennes de véhicules, avait pourtant été dénoncé. Un groupement d'associations et de citoyens avait constitué un "Front de convergence" pour proposer une solution alternative, basée sur l'exploitation de l'étoile ferroviaire, telle que promue dans le PDU. Un document daté du 21 octobre 2010, titré "Convergence d'analyse et d'orientation", a été soumis au préfet d'Indre et Loire (*4). Ni le préfet (malgré une réunion sans suite), ni la commission d'enquête ne l'étudièrent.

A côté de ces lourds échecs, loin des objectifs affichés, on manque d'informations pour établir un bilan sur des points annexes, notamment les coûts d'entretien et les gênes sonores, qui n'avaient pratiquement pas été annoncées : *"De quoi mieux comprendre les sauts de pavés par ici, les rails grinçantes par là. Keolis Tours, exploitant du réseau Fil Bleu, coordonne régulièrement des opérations de maintenance de l'usure du rail du tramway. Le meulage des rails intervient à certains endroits tous les ans. Les rails sont usés ou abîmés lors des freinages ou accélérations. Le meulage permet de corriger les imperfections et surtout réduire le bruit strident pour les riverains"* (*1).

Et les côtés positifs ? On a déjà cité la fréquentation, plutôt bonne, bien que très inférieure aux prévisions. Il s'ajoute l'esthétisme réussi des rames, *"l'un des plus beaux du monde"* (*1) d'après certains. Pas au point toutefois d'attirer les touristes à Tours, comme l'avait prévu le maire Jean Germain. Quant aux aménagements de l'artiste Buren, ils font pâle figure et, heureusement, l'aménagement bétonnier de la place de la Tranchée va disparaître.

Quel sera le futur bilan de la ligne 2 de tramway ?

1. Le coût estimé de la ligne 2 est de 391.030.000 euros (pièce I du dossier, p. 4). Des sommes plus importantes sont déjà prononcées, *"entre 500 et 800 millions d'euros d'investissement à la collectivité"*, d'après le député Alfandari (*6). La différence de coût avec la ligne BHNS associée, 28.170.000 euros, montre à quel point le tram est onéreux, au delà des capacités financières d'une métropole de 300.000 habitants. Le rapport de la Chambre régionale des comptes, en décembre 2015, concluait que *"La mise en oeuvre de nouvelles lignes de tramway ne paraît pas pouvoir être à l'ordre du jour"*. Elles étaient pourtant déjà à l'ordre du jour à cette époque là, les élus ont dédaigné cet avertissement. Il est difficile, à la lecture du dossier, de déterminer si les coûts prévisionnels sont corrects. On peut toutefois remarquer qu'il reste d'assez nombreux éléments d'incertitude, notamment concernant la traversée des ouvrages d'art. Une crise, comme celle du Covid ou de l'Ukraine, ou comme celle probable du déficit à résorber, n'est pas prévue. Surtout, les élus apparaissent aussi aveuglés qu'en 2010. Ils sont incapables de tirer les leçons des erreurs passées et ils partent à nouveau dans un engrenage de dépassement de dépenses. Quant aux coûts de dévoiement des réseaux, ils sont une nouvelle fois exclus. On peut donc conclure que le coût prévu sera largement dépassé. Il y a lieu de se demander si une telle gestion de l'argent public est digne de celle de bons parents de famille. N'y-a-t-il pas là un effet de surendettement, qui risque de devenir critique ? Dans La Nouvelle République du 18 octobre, il est constaté qu'il y a cette année un trou de 6,8 millions dans le budget de la métropole et on comprend qu'on préfère rogner sur les aides sociales que sur le projet du tramway. Un tel "Quoiqu'il en coûte" est-il raisonnable ?
2. *"La fréquentation attendue sur cette ligne 2 de tramway est de 34.700 voyages par jour"*. Le dossier d'enquête ne précise pas si c'est par jour ouvré, par jour de la semaine, par jour en période scolaire. La commission d'enquête le sait-elle ? (*5) J'ai appris que c'est indiqué dans les modélisations complètes du trafic, absentes du dossier d'enquête : c'est par jour scolaire, à raison de 262 jours par année. Cela ne permet pas une comparaison avec la fréquentation de la ligne 1, exprimée en nombre de voyages dans l'année. A supposer que la fréquentation des jours non scolaires soit les 2/3 de celle des jours scolaires, on obtient : $262 \times 37.400 + 102 \times 24.900 = 9,8 + 2,5$ millions = 12,3 millions de voyages par an, à comparer aux 20 millions de la ligne 1, pour un matériel identique. C'est là une offre surcapacitaire. Surtout que, comme pour la ligne 1, les prévisions sont probablement surévaluées. Les habitants de La Riche vont à la place Jean Jaurès directement et rapidement par le bus. Prendront-ils le tram pour y aller en faisant un énorme détour par la place de la Liberté, avec un changement de tram ? Ou seront-ils forcés de le prendre à cause de la suppression de cette ligne de bus ? Cela a-t-il été pris en compte ? La fréquentation sera faible. Une offre BHNS permettrait de traiter la fréquentation attendue pour beaucoup moins cher.
3. De point de vue environnemental et patrimonial, le pire a été évité. Il était en effet prévu de faire passer le tram par les boulevards Béranger et Heurteloup et par la place Jean Jaurès, ce qui aurait entraîné la mort, à terme, du grand mail créé il y a 400 ans. Une expertise environnementale, prévoyant cette catastrophe, a été camouflée lors de la concertation de 2018 (*2 p. 80). Pour contourner cette étude, les autorités ont déclenché deux autres expertises, mais elles ont abouti aux mêmes conclusions (*2 p. 86). Qu'il est difficile de combattre l'obstination des élus à persévérer dans l'erreur... Sans doute ont-ils craint une action en Justice dans un contexte où, dans des cas analogues, la Justice administrative avait donné tort aux élus. Ils ont fini par céder. Par ailleurs, le tracé lui-même, générera moins de dégâts environnementaux que pour la première ligne. 624 arbres doivent tout de même être abattus (pièce M2 p. 71), dont 302 sur le bois de Grandmont et 60 féviers d'Amérique de l'avenue Jean Royer, au centre de Tours. Alors évidemment, comme à l'accoutumé, on nous chante le refrain *"On va en replanter !"*. En 2010 c'était deux fois plus ; maintenant c'est trois fois plus : 1.999 (surtout en parkings relais). Et même si ce devait être cinq fois plus, ce n'est pas cela qui remplacera les arbres adultes abattus au centre de Tours. Outre Jean Royer, les abattages sur la rue d'Entraigues, le long du jardin Botanique (pièce M3b p. 70, 134 à 138), sont impressionnants. Ce sont de beaux sujets que ne remplaceront jamais les jeunes arbres plantés, aux élagages répétés. Décidément, après les récents abattages du jardin Botanique, souvent abusifs (le métaséquoia !), ce secteur vert se dégrade. Et il y aura les importants abattages le long du bois, pourtant classé, de Grandmont et à Chambray : 5.000 m² d'espaces boisés protégés seront déclassés dont 3.500 m² le long du parc Grandmont -pièce M2, p. 28). Pour 302 arbres, cela fait un arbre tous les 12 m², cela apparaît minimisé et ne compterait que les grands arbres. La biomasse sera réduite, peut-être davantage que pour la ligne 1, étant donnée la suppression d'importantes zones boisées. Le bilan environnemental sera très négatif. Les beaux discours sur les bienfaits de l'arbre en ville sont, une fois de plus oubliés.



Dans le dossier, ce serait un défrichage. Non, c'est un carnage en bordure d'un très beau bois ! (pièce E du dossier, page 72)
 A quoi sert de classer un bois, s'il peut être déclassé dès que les autorités le veulent, avec une enquête publique jouée d'avance ?
 Où sont les promesses électorales de respect des arbres et de la nature ? On est encore au XXème siècle...

4. Le montant réduit des subventions, soit 66,6 millions d'euros, contraint le Syndicat des Mobilités de Touraine (SMT) à emprunter de très fortes sommes, qui éloigneront la réalisation d'une troisième ligne de tramway à plus de 10 ou 15 ans. Alors que de nombreuses longues lignes de BHNS pourraient être réalisées dans le même temps. Le déploiement du tramway restera faible.
5. La création de parking-relais aux deux extrémités de la ligne est le principal point positif, mais c'est dans l'agglomération, cela ne permettra guère de désengorger les entrées et sorties d'agglomération, de diminuer la longueur des trajets et de diminuer la pollution automobile. Contrairement à ce qui est prétendu, il n'y a pas là "*une véritable alternative à la voiture individuelle*". De ce point de vue, l'échec de la ligne 1 de tram se répétera. Ce projet, comme le précédent, avec aussi ses tonnes de "bétonnisation", n'est pas écologique. Le moindre incident sur une de tramway ligne bloque l'ensemble des rames du réseau, alors qu'un BHNS, par exemple un trambus à pneu, est beaucoup plus écologique (*2 p. 101 à 105). C'est une liaison intra-agglomération.
6. Le SCOT (Schéma de COhérence Territoriale), daté de 2013, n'envisage pas la création d'une deuxième ligne de tramway, mais celle de lignes de TCSP (Transport en Commun en Site Propre), sans précision du mode, routier ou ferré, ni précision du tracé. Par contre le SCOT insiste sur les intermodalités, le développement de l'étoile ferroviaire, la création de nouvelles gares et haltes, notamment à Tours au carrefour de Verdun, vue comme un pôle multimodal entre train, BHNS et la ligne 1 de tramway. Et, bien sûr, une liaison rapide et cadencée entre les gares de Saint Pierre des Corps et Tours. Tout cela est gommé dans le projet qui nous est présenté. De même, le PDU de 2014 n'inclut pas de projet de ligne 2 de tramway. Une fois de plus, on met la charrue avant les boeufs. De plus, tout porte à croire que cette Ligne 2 ne permettra pas d'atteindre les objectifs du PDU de 2013 en matière de baisse de la part modale automobile sur l'agglomération et sur le département. On agit donc pour que les objectifs du PDU en cours ne puissent pas être atteints, et de manière très significative. Son existence n'est pas planifiée dans le SCOT et le PDU.
7. La moitié de cette Ligne 2, ou presque, reprend la moitié du trajet de la ligne BHNS Tempo, qui donne globalement satisfaction et pourrait être améliorée si nécessaire. Cela diminue sensiblement l'intérêt du projet. La moitié supplémentaire aurait pu être traitée en BHNS pour un coût beaucoup moins important. Ensuite un des avantages brandis par les élus au début de cette ligne était de joindre les deux hôpitaux, Bretonneau et Trousseau. Le tracé ne passe plus par Bretonneau et il sera moins proche de Trousseau que l'actuel BHNS. Le détour par le quartier des Fontaines est un facteur important d'augmentation du temps de trajet entre les deux terminus. Le jeu en vaut-il la chandelle ? Alors que ce quartier est actuellement bien desservi par bus. Notons que le quartier des Fontaines, sans accès au nord, perdrait son seul accès automobile à l'Ouest, par le pont sous la voie de chemin de fer. Ce quartier, déjà inaccessible par le nord, deviendra inaccessible par l'ouest pour les véhicules à quatre roues. Paradoxalement, il sera encore plus enclavé qu'auparavant ! Comme autre effet pervers, notons la circulation et le stationnement automobile autour du boulevard Royer. Les habitants du quartier vont-ils soudainement abandonner leur véhicule ? Et la célèbre course cycliste Paris-Tours ne pourra plus se terminer sur l'avenue de Grammont. Le tracés de la Ligne 2 de tramway n'est pas pertinent.

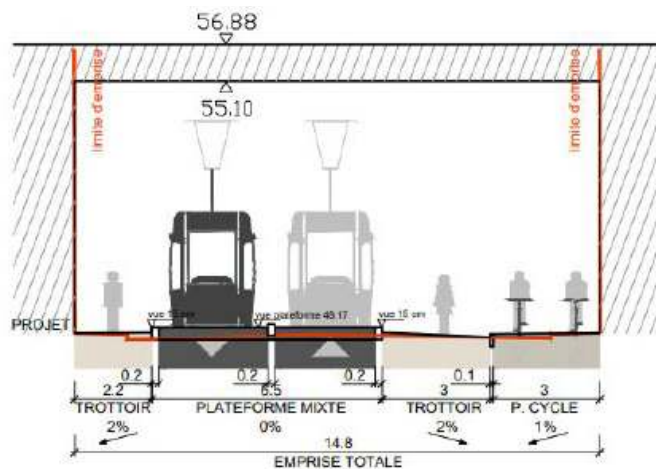
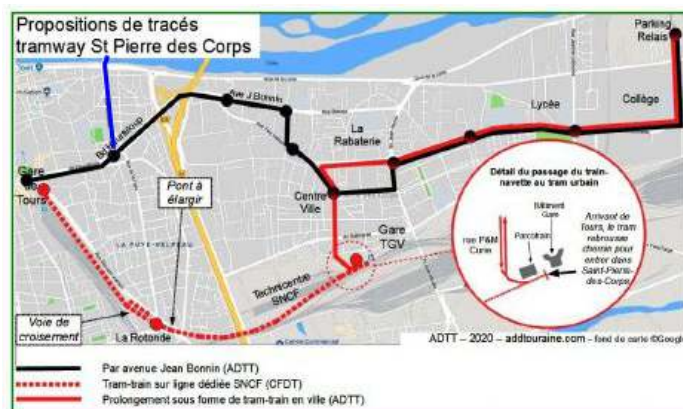


Figure 90 : coupe fonctionnelle envisagée sous OAS

Pont SNCF Stendhal. Seuls les tramways et véhicules à deux roues pourront entre/sortir par l'Est du quartier des Fontaines.

8. En ce qui concerne la nouvelle ligne BHNS, son terminus aux Atlantes interroge. Il apparaît plus pertinent, après la rue Mirabeau, de tourner à gauche, prendre le bout du boulevard Heurteloup, puis l'avenue Jean Bonnin pour desservir la Rabaterie, le centre ville, lycée, collège, parking-relais (*2 p. 93, trajet ADTT en noir). Le tracé choisi de la nouvelle ligne BHNS n'est pas pertinent.



Le projet BHNS du dossier (pièce E, page 91) et celui de l'ADTT en 2020 (en noir, début corrigé en bleu)
Demandez aux Tourangeaux. En très grosse majorité, ils préféreront le trajet ADTT.

9. Il existe une solution alternative. Elle est présentée dans le chapitre qui suit.

Le bilan de la ligne 2 sera donc dans le prolongement de celui de la ligne 1 : globalement un lourd échec.

Il existe une alternative

De même qu'en 2010 il existait une alternative tram-train, il existe en 2024 une alternative similaire : le "Service Express Régional Métropolitain" (SERM), basé lui aussi sur l'exploitation de l'étoile ferroviaire tourangelle. "Le ministère des Transports a annoncé hier que Tours faisait partie des 15 réseaux labellisés « services express régionaux métropolitains » (SERM). Cette excellente nouvelle marque également le début d'un long processus. [...] Véritable serpent de mer de la politique locale, le sujet était sur la table depuis plus de 40 ans." " Notre département compte pas moins de 44 gares qui desservent plus de 80% de la population. Elles sont réparties le long de 400 kilomètres de voies ferrées" (*3). Ce qui était vu comme anachronique et dépassé en 2010 est encore et toujours une vision d'avenir, cela ne mérite-t-il une réflexion approfondie ?

C'est bien joli, mais quels moyens ? C'est le flou : peut-être 100, voire 200 millions pour les dix ans à venir ? Mais, à part les élus, qui peut croire que notre métropole de 300.000 habitants peut mener deux projets de transport en commun de front, "en même temps", demandant un énorme investissement ? Alors qu'une grande partie du financement disponible pour le projet Ligne de 2 de tram, par exemple 250 millions, pourrait être versé sur ce SERM, le reste servant à réaliser des BHNS intra-agglo.

Avec un budget conséquent, le projet SERM permet de mailler le département de réseaux cadencés, rapides, avec des gares multiples (quelques unes nouvelles), associées à des parking-relais. Il permet de véritablement désengorger les entrées et sorties d'agglomération, de réduire significativement les trajets en voiture, et donc véritablement diminuer la pollution. Quand on se dit écologiste, on se doit de privilégier ce projet. Cesser de se préoccuper de son nombril intra-agglo et s'ouvrir sur le département.

Et le projet SERM permet de répondre à un souhait majeur de la population depuis plusieurs décennies : disposer d'une liaison rapide et cadencée entre les gares de Saint Pierre des Corps et Tours. Et aussi la mise en place de la halte intermodale au carrefour de Verdun à Tours, qui commence à devenir, elle aussi, un serpent de mer, un sujet qui revient souvent sans aboutir...

Facile à dire, pas facile à faire ? Certes, il y a de grosses lourdeurs administratives, notamment du côté de la SNCF. Et il n'est pas facile de modifier la destination des financements publics. Mais tout cela peut changer : *"La loi prévoit notamment un pilotage des chantiers des futurs RER métropolitains par la Société des Grands Projets (SGP), anciennement Société du Grand Paris. L'objectif est de doter la France de services similaires aux S-Bahn allemands. Il s'agit de proposer une alternative viable et économique au tout-voiture en mettant ainsi fin à l'opposition villes-campagnes en matière de mobilité"* (*3). Une structure puissante, nationale, est désormais en place pour aplanir les difficultés et rendre réalisable ce qui apparaissait très difficile. Saisissons cette chance historique.

Il est encore temps de faire le bon choix

Alors, bien sûr, il y a les mauvaises habitudes, surtout dans notre département : les élus décident de tout en amont, ils font tout pour qu'on ne puisse pas revenir en arrière (par exemple les expropriations déjà effectuées à La Riche), et les commissions d'enquête se contentent systématiquement d'être des "bénéni-oui-oui", ne corrigeant que quelques aspects annexes. Ce moyen démocratique de corriger les projets mal ficelés et dispendieux est dévoyé, comme sont dévoyés de nombreux autres outils et contre-pouvoirs démocratiques.

Et si, pour une fois, une commission d'enquête faisait vraiment son travail ? Si elle écoutait la population ? Si elle était vraiment indépendante ? Si elle prenait vraiment en compte les éléments factuels, les promesses passées non tenues, les bilans ? Si elle voulait mettre fin à une funeste obstination dans l'erreur, pour sortir d'un cercle vicieux ? Pour faire beaucoup mieux avec le même budget ? L'avènement du SERM et de la SGP change la donne, ce n'est plus celle de l'an dernier. Les élus et concepteurs du dossier d'enquête ont travaillé sur des choix d'il y a trois ans, qui devraient être considérés comme obsolètes, étant donnée cette donne très récente. Elle constitue une opportunité à exploiter au maximum. Il est encore temps pour le comprendre et le vouloir.

Un nouveau PDU ne devrait-il pas précéder tout projet d'ampleur ? Mettre enfin les boeufs avant la charrue ?

Alain Beyrand, le 24 octobre 2024
alain(at)pressibus.org
pressibus.org/blogcvl/tram/2024

Notes :

- o *1 : [article](#) "Dix chiffres à retenir pour les 10 ans du Tram de Tours", d'août 2023 de France Bleu Touraine. www.francebleu.fr/infos/transports/dix-chiffres-a-retenir-pour-les-10-ans-du-tram-de-tours-2936802<https://www.francebleu.fr/infos/transports/dix-chiffres-a-retenir-pour-les-10-ans-du-tram-de-tours-2936802>
- o *2 : [livre](#) "Arbres ou tram, il faut choisir", de l'association Aquavit (Qualité de Vie dans l'agglomération tourangelle), de décembre 2021 (intégralement consultable). aquavit37.fr/arbresteam
- o *3 : [article](#) "L'étoile ferroviaire tourangelle labellisée : et maintenant ?", de juin 2024 du site "Le tram de Tours". letramdetours.net/letoile-ferroviaire-tourangelle-labellisee-et-maintenant
- o *4 : la [page](#) du "Front de convergence". pressibus.org/blogcvl/tram/convergence.html
- o *5 : Le 4 octobre 2024, j'ai, par mail, interrogé la commission d'enquête pour savoir si c'était par jour ouvré ou par jour de la semaine, ou par jour en période scolaire. Je n'ai pas eu de réponse à ce jour (mais j'ai reçu un accusé de réception, ce qui est un progrès notable, attendu depuis plus de dix ans).
- o *6 : [article](#) de La Nouvelle République du 24 octobre 2024. <https://www.lanouvellerepublique.fr/indre-et-loire/tours-metropole/tours-le-depute-henri-alfandari-demande-la-suspension-du-projet-de-deuxieme-ligne-de-tramway>