

Le 20 novembre 2010

Dossier remis à M. le Préfet d'Indre et Loire, en complément à celui déjà remis le 21 octobre, intitulé "Convergence d'analyse et d'orientation", sur la première ligne de tramway de l'agglomération tourangelle

# Tram-train, d'une juxtaposition incomplète à une intégration aboutie

## Sommaire

1.	L'hypothèse d'un tram-train de 240 est-elle valable ?.....	2
2.	Rustines ou nouvelles bases ?.....	2
3.	Pour un projet alternatif.....	3
4.	Pour une véritable réflexion démocratique conforme à l'esprit des lois.....	4
5.	Pour un véritable projet.....	5

Ce dossier, complémentaire à celui du 21 octobre, est réalisé par les mêmes associations :  
SEPANT (Société d'Etude, de Protection et d'Aménagement de la Nature en Touraine)  
TCSP 37 (Transparence et Communication Sur le Projet de transport 37)  
AQUAVIT (Association pour la Qualité de la Vie dans l'Agglomération Tourangelle)  
et par le collectif Vélorution Tours

Il est soutenu par :

(présidents d'association SEPANT, TCSP 37, AQUAVIT :) Michel Durand, Françoise Amiot, Jean-Michel Bouillet  
(représentante du collectif Vélorution Tours :) Sophie Robin  
(représentant commerce et artisanat :) Jean-Tristan Cerisier  
(représentante culture et patrimoine :) Cécile Jauzenque  
(représentants de Tours Nord, Centre, Sud :) Michel Laurencin, Alain Beyrand, Pascal Oréal  
(experts :) Dominique Boutin (environnement), Bruno Dewailly (géographe-urbaniste), François Louault (géographe)

Il est envoyé en copie à :

M. le Préfet de la Région Centre (Autorité environnementale), M. le Président du Tribunal Administratif d'Orléans,  
M. le Secrétaire d'Etat aux Transport, M. le Ministre de l'écologie

Abréviations utilisées :

CC : Conclusions de la Commission - LGV : Ligne à Grande Vitesse - LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs - PDU : Plan de Déplacement Urbain - POS : Plan d'Occupation des Sols - PLU : Plan Local d'Urbanisme - RFF : Réseau Ferré de France - SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale - SDAU : Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme - SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer - TCSP : Transport Collectif en Site Propre - TER : Transport Express Régional

SEPANT – TCSP 37 – AQUAVIT – Vélorution Tours

## 1. L'hypothèse d'un tram-train de 240 est-elle valable ?

---

Notre précédent document, du 21 octobre, intitulé "Convergence d'analyse et d'orientation", montrait les "lacunes, distorsions et faiblesses" du projet de première ligne de tramway de l'agglomération tourangelle et affichait notre volonté d'aller vers un tram-train ayant aussi une vocation départementale. Sa publication a entraîné un certain nombre de réactions et une nouveauté technique a été avancée, dont nous n'avions pas connaissance : l'arrivée d'un matériel tram-train de gabarit 240 cm sur le catalogue d'un constructeur.

Un tel matériel remet-il en cause la projection que nous avons faite qui estimait que passer du tramway au tram-train obligerait à élargir l'emprise de 240 à 265 pour établir des continuités avec le réseau RFF ? Permet-il de gommer la distinction entre tramway et tram-train ? C'est sur ces points que nous présentons ici une réflexion complémentaire.

En premier lieu, sans entrer dans des considérations techniques, nous estimons que la possibilité d'utiliser un matériel tram-train de 240 sur la ligne projetée, sans élargir ou réviser le tracé, est une hypothèse ayant techniquement une bonne probabilité, tout en n'étant pas une certitude. Mais quel est son intérêt ? Est-il possible d'établir des continuités sur un tracé qui n'a pas été prévu en ce sens ? De tels questionnements n'auraient-ils pas dû être étudiés en amont et non pas en aval du Dossier d'Utilité Publique et y être repris en son sein afin que les citoyens puissent, conformément à la législation, exercer pleinement leurs droits et responsabilités ?

## 2. Rustines ou nouvelles bases ?

---

D'ores et déjà, dans le cas du tram-train, on peut s'appuyer sur les constats généraux suivants :

- Choisir un tram-train de 240, c'est disposer d'un tracé plus léger, plus souple à mettre en place en milieu urbain. C'est demander à RFF d'adapter son réseau existant au gabarit du tramway, à supposer bien sûr que ça lui soit possible, au moins à moyen terme. Le confort des passagers se trouve diminué. C'est renoncer à l'ensemble des solutions 265.
- Choisir un tram-train de 265, c'est choisir le standard ferroviaire, alléger sa prise en compte par RFF sur son réseau existant, mais revoir le tracé projeté du tramway, en s'interdisant certaines portions du tracé (notamment trop étroites ou trop courbées). Le confort des passagers reste proche de celui des bus d'agglomération et des TER, l'accueil des vélos y est facilité. C'est se laisser toutes marges de liberté d'adaptation.

Auparavant, le choix tramway / tram-train tel qu'il a été tranché en 2007 offrait deux stratégies :

1. celle retenue, d'un réseau tramway en agglomération se juxtaposant à un réseau tram-train départemental, et aussi aux réseaux TER et LGV
2. celle repoussée d'un réseau tram-train permettant des continuités agglomération-département (et aussi des correspondances), et se juxtaposant également aux réseaux TER et LGV

La première stratégie avait donc été retenue et on voudrait nous faire croire qu'un coup de baguette magique (le tram-train de 240) permettrait d'adopter la seconde en gardant l'actuel tracé de la première ligne ? Non seulement ce tracé ne permet pas de continuité avec le réseau RFF, mais il ne gère que très médiocrement les quatre correspondances (juxtapositions) potentielles. Une seule (Tours gare) est traitée.

Les trois autres possibles ont été très mal pensées et il est révélateur qu'elles ne soient même pas signalées en tant que telles dans les dossiers d'enquête. Les deux premières sont évoquées dans les CC <sup>1</sup> et la troisième ne semble être apparue qu'après la diffusion de notre précédent document :

---

<sup>1</sup> Dans les CC, le maître d'ouvrage traite ainsi le sujet : "Le projet de tramway prévoit à Joué-Lès-Tours une station avenue de la République dénommée dans le dossier "Gare SNCF Joué" à environ 300 mètres de la gare Joué Centre située dans le corridor d'attractivité du tramway. La gare Joué Centre est située sur les liaisons Tours-Chinon et Tours-Loches. Bien que disposant d'une offre intéressante avec 22 trains par jour en semaine, cette gare bénéficie actuellement d'un rayonnement limité avec une fréquentation journalière de 400 voyageurs. La gare de Joué Centre est accessible depuis la station de tramway par un cheminement piéton qui sera amélioré de manière à faciliter l'intermodalité. Des aménagements permettront notamment l'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite entre les deux sites. Le terminus sud du tramway s'arrête au lycée Jean Monnet, soit à environ 300 mètres de la halte ferroviaire de la Douzillière. Cette halte, peu fréquentée se situe également dans le corridor d'attraction".

1. la station Joué Gare est éloignée de 300 m de la gare de Joué lès Tours. C'est méconnaître les usages des "usagers-clients" que de proposer 300 m à pied. Alors que les deux lignes se croisent et qu'il y a possibilité de faire bien mieux...
2. la halte de la Douzillère est éloignée de 300 m de la halte du Terminus du tram de Joué lès Tours, sans qu'un parcours d'accès ne semble en place et surtout sans qu'un prolongement au delà du terminus ne semble prévu
3. sur Verdun, les voies de RFF et du tramway ne sont pas au même niveau et, surtout, il faudrait traverser deux voies routières pour aller d'une station tram-train RFF-SNCF à la station de tramway. Plutôt qu'au carrefour de Verdun, une connexion au niveau du boulevard Winston Churchill serait aussi envisageable et ne semble pas l'avoir été.

Il est révélateur que dans les CC <sup>2</sup>, la maître d'ouvrage se réfère uniquement, sur Joué, à la fréquentation de lignes sous-exploitées, en se montrant incapable de projeter une bien plus forte fréquentation quand la ligne sera aménagée (comme la ligne Tours-Bléré l'a récemment été). Bref, on voit à quel point les juxtapositions avec le réseau RFF sont négligées dans l'actuel projet. L'intermodalité, dans le cadre d'un tram-train bénéficiant d'un nombre de stations supplémentaires et d'un tracé repensé pourrait être grandement améliorée et développée.

Ajoutons que, depuis la remise de notre précédent document, on nous parle d'une bretelle RFF qui passerait par le nouveau pont sur le Cher, permettant à terme la réalisation de liaisons cadencées (trains ou tram-trains) sur les lignes Tours-Cormery-(Loches) et Tours-Ballan-Miré-(Chinon). Il faudrait en vérifier la faisabilité, mais n'aurait-elle pas dû être actée depuis longtemps <sup>3</sup> ? Cela ne sent-il pas l'improvisation ?

De plus la seconde ligne envisagée, en est-ouest, se profile avec les mêmes défauts que la première, dans une optique d'agglomération, alors que les continuités que permet le tram-train sont plus conséquentes.

Le tram-train 240 a été pensé par son constructeur pour répondre aux besoins de collectivités soucieuses de s'équiper en tram-train en faisant progresser leur réseau de tramway préexistant mais contrainte par le moindre gabarit de ce dernier équipement. A Tours, l'arrivée tardive d'un TCSP ferré nous offre l'avantage de pouvoir choisir un équipement polyvalent dès le départ et, qui plus est, tout en tirant le meilleur parti de l'étoile ferroviaire. Envisager aujourd'hui une solution 240, n'est-ce pas là dilapider l'ensemble des avantages initiaux ?

A Tours, à quoi bon envisager un tram-train de 240 et, plus généralement, une bonne cohabitation entre tramway et futur tram-train, quand, en amont, on a rejeté le tram-train en préférant le tramway ? Et quand, avec un tramway, on n'a pas su traiter les correspondances ? Cela n'a pas de sens. Ce tramway là entrera mal dans la gigogne supérieure du futur tram-train. Cette illusion d'un changement de cap montre que le projet n'est pas du tout ficelé. Plutôt que de tenter en vain de le "rustiner", il vaut mieux repartir sur des bases saines.

### **3. Pour un projet alternatif**

---

La continuité agglo-département du tram-train permet de penser différemment le tracé des deux lignes. Une collectivité doit toujours restituer son projet dans la poupée gigogne du dessus et intégrer celles du dessous. Imaginons que les TER ne prennent pas en compte le réseau SNCF et vice-versa. Le maître d'ouvrage a commis une erreur de ne considérer que son espace de compétence (hormis le passage par la gare de Tours). Avec le tram-train, certaines juxtapositions potentielles RFF-Tramway pourront être traitées en continuité. Les voies de RFF en agglomération pourront en partie être utilisées, cela permettra de construire moins de nouvelles voies, avec les économies budgétaires et les sauvegardes environnementales que cela amènera. Comme à Paris, avec la dualité RATP / RFF du réseau RER, les diverses lignes seraient réparties entre SITCAT et RFF (la portion Tours Gare - St Pierre Gare pouvant par exemple, peut-être, être gérée par le SITCAT).

L'expérience de nombreuses villes (Toulouse, Nantes, Mulhouse, Strasbourg...) démontre aujourd'hui l'incontournable nécessité de raisonner en terme de tram-train et non dans une vision simplifiée de tramway.

---

<sup>2</sup> Voir note précédente

<sup>3</sup> Un Dossier d'Utilité Publique doit contenir l'ensemble des éléments d'information nécessaires pour les citoyens d'évaluer ou non l'utilité publique. Que ce soit sur cet exemple ou celui précédent d'une gare au carrefour de Verdun, ou ceux évoqués dans notre premier document, ce n'est pas le cas du dossier qui a été présenté aux citoyens. Voir aussi note 5.

De longue date, des spécialistes des transports en commun ont montré tous les avantages que l'agglomération de Tours pourrait tirer d'une valorisation de son étoile ferroviaire. Il y eut d'abord, au début des années 70, le projet de Jean-François Troin d'établir un véritable "complexe de transport en commun centré sur la gare de Tours", idée alors très innovante, reprise dans le SDAU de 1973, mais qui n'a jamais connu de concrétisation.

En 2003, le PDU reprenait la valorisation de l'étoile ferroviaire tourangelle de RFF comme l'un de ses thèmes prioritaires <sup>4</sup>. Le succès de la rénovation de Tours -Bléré démontre que l'évaluation pour les autres branches ne peut pas être sous-estimée. Le tram-train renforce cette perspective en apportant une meilleure intégration.

Plus récemment, en 2008, des projections ont été développées par Marc Vieilfault ("Le projet de tramway à Tours : étonnements, interrogations, propositions concrètes" avec utilisation du tram-train), par Arnoul Maffre ("Dessertes ferroviaires urbaines et périurbaines de Tours" alliant "train périurbain et tram-train") et par l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours ("Le tram-train, un nouveau matériel, de nouvelles perspectives").

**Le tram-train ouvre un nouvel éventail de possibilités. La responsabilité publique impose d'en étudier sérieusement les options et de concerter les avis.**

Il convient de ne pas réitérer l'histoire désordonnée du réseau autoroutier qu'a connue la Touraine. Mieux vaut réfléchir d'abord sur un plan à long terme, en fonction d'objectifs bien définis comme celui de favoriser un rééquilibrage du territoire départemental. Donner priorité aux déplacements inter-agglo en reléguant à des préoccupations secondaires les continuités permettant des échanges efficaces avec les villes du département est pour nous un contresens. C'est sur tout le territoire qu'il convient d'améliorer l'efficacité énergétique et lutter contre le changement climatique.

#### **4. Pour une véritable réflexion démocratique conforme à l'esprit des lois**

C'est pourquoi nous confirmons les orientations de notre précédent document. SCOT et PDU auraient permis de définir les objectifs et les moyens, en accord, notamment, avec la loi LOTI. La problématique tram-train ne peut pas être étudiée à la va-vite, sans concertation.

En l'état actuel, l'idée d'un tram-train, quelqu'il soit, n'est pas compatible avec le PDU de 2003, qui, faut-il le rappeler, écartait l'hypothèse d'un TCSP sur rail au profit d'un mode à pneu (considéré alors comme moins traumatisant dans sa mise en place et moins coûteux). Il est annoncé (page 132 des CC) que le PDU "fera l'objet d'un bilan et d'une révision fin 2010". Juridiquement, comment l'actuel projet peut-il être compatible avec le PDU en cours de révision ?

Il y a aussi lieu de s'interroger sur les formulations suivantes des CC (page 137) :

- "La mise en compatibilité concerne la création d'emplacements réservés calés sur les emprises projetées du projet au stade d'avant projet". Comment se caler avec les projections d'un projet au stade d'avant projet ?
- "Il conviendra de mettre en conformité le droit et le fait dans le document final de mise en conformité". Aligner le droit sur le fait ?

L'annulation de la procédure (ou la non déclaration) de l'utilité publique permettra de remettre les choses d'aplomb, afin de choisir au mieux de l'intérêt public de manière concertée avec la population comme la loi l'exige.

Les fortes réactions à notre document de convergence (jouant peut-être même sur une étude demandée à RFF) démontrent toujours un peu plus que le projet n'a ni été concerté, ni été étudié comme il se doit.

Contrairement à la loi de 1976 sur les études d'impact (articles L122-3 et R122-3), les effets du projet n'ont pas vraiment été évalués et les choix n'ont pas été explicités pour s'assurer qu'aient été envisagées toutes les mesures

---

<sup>4</sup> Le PDU "prévoit l'utilisation progressive des dessertes, élargissant ainsi le rayonnement de l'agglomération et la situant au cœur d'un réseau de villes qui esquisse et met en perspective à terme les bases d'une politique globale de déplacements sur un territoire plus large". On est là vraiment dans l'optique d'un tram-train, alors que celui-ci n'existe pas encore en France.

possibles <sup>5</sup>. Les dossiers d'enquête ont négligé pratiquement toute explication sur les choix pratiqués, à commencer par celui du tramway / tram-train jusqu'à ceux d'abattage de centaines d'arbres non concernés par le tracé. On ne trouvait très souvent que ce qui semblait être des évidences jugées très avantageusement. Ces dossiers ont même été jusqu'à présenter des principes ("conquête du végétal"... ) qui ont été grandement bafoués <sup>6</sup>. Ils n'ont pas permis à la population de mener une véritable enquête, comme si son avis était nié à l'avance.

Les habitants se sont pourtant largement exprimés, comme ils ont pu, et notamment de façon appuyée sur l'option tram-train et les dégâts environnementaux. Mais les commissaires-enquêteurs ont été encombrés par tous ces témoignages, ils ont procédé à un tri important et ont pu se laisser emporter par des pseudo-évidences sous-jacentes, construites par les arguments que leur a apporté le maître d'ouvrage (arguments qui, pour la plupart, auraient dû être dans les dossiers...), alors qu'ils se sont très peu appuyés sur des expertises extérieures accessibles par le biais du président du tribunal administratif.

Ces insuffisances sur la forme sont bien plus qu'anecdotiques. Elles sont révélatrices et symptomatiques, car elles ne font que prolonger les insuffisances de fond que nous avons présentées. Elles étaient même nécessaires pour, dans une large mesure, les camoufler.

## **5. Pour un véritable projet**

---

Si notre conclusion ne va pas dans le même sens que celle des commissaires-enquêteurs, nous constatons que ceux-ci ont toutefois pris une précaution minimale, pour ne pas contrevenir à leur responsabilité. Ils ont en effet balisé l'ensemble de leur argumentaire en soulignant, en préambule, que "le dossier soumis à enquête publique est basé sur un avant-projet" (page 47 des CC). Ce terme "avant-projet" est ensuite repris plusieurs fois, y compris en conclusion. Il est habituellement utilisé pour désigner l'étape qui succède aux études préliminaires et précède l'enquête publique.

Cette prudence très marquée ne révèle-t-elle pas un profond malaise ? Et ceci d'autant plus lorsqu'on considère l'importance stratégique et économique ainsi que la complexité de telles infrastructures. Comme si l'ensemble du dossier manquait d'assise et n'était pas assez abouti pour être qualifié de "projet" ; manque d'ambition, manque de données et d'études objectives, surtout aux échelles de l'agglomération et du département. Cela démontre bien évidemment une incohérence de fond entre ce constat et l'avis favorable donné en dernier ressort.

Dans ces conditions, les cadres de l'information publique donnés aux citoyens lors de l'enquête ne peuvent pas être considérés comme suffisants pour juger ou non de l'utilité publique du futur projet. D'ailleurs, comment l'autorité administrative peut-elle déclarer une utilité publique sur la base d'un avant-projet ? Cela constituerait une première en la matière, fort néfaste aux institutions, au droit et à l'intérêt public.

C'est pourquoi, M. le Préfet, nous vous demandons une nouvelle fois de refuser l'Utilité Publique de ce qui s'avère en définitive n'être qu'un avant-projet, pour que la mise en place d'un TCSP ferré sur l'agglomération tourangelle soit revue sur les bases d'un véritable projet cohérent et ambitieux, qui, à notre sens, sera celui d'un tram-train utilisant au mieux les possibilités de l'étoile ferroviaire tourangelle. Malgré les pressions de toutes sortes visant à justifier un passage en force, il est encore temps de faire preuve de bon sens.

---

<sup>5</sup> Article L122-3, extraits : "Le contenu de l'étude d'impact, qui comprend au minimum une description du projet, une analyse de l'état initial de la zone susceptible d'être affectée et de son environnement, l'étude des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine, y compris les effets cumulés avec d'autres projets connus, les mesures proportionnées envisagées pour éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement". "L'étude d'impact expose également une esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le maître d'ouvrage et une indication des principales raisons de son choix, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé."

<sup>6</sup> Entre Loire et Cher, 362 arbres doivent être abattus (261 auraient pu être sauvés), 241 doivent être plantés (108 autres auraient pu l'être). Comme nous l'avons déjà signalé, c'est, à l'évidence, contraire au développement de la trame verte préconisé par le Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la ville de Tours. Occasion à jamais gâchée de mettre en application cette volonté de développer la nature en ville (notamment rue Nationale).