

Communiqué de presse

Tours, le 23 mai 2018

Tram ligne 2, bus et modes actifs : notre contribution à la concertation publique

Pourquoi un tracé par le boulevard Béranger plutôt que par le boulevard Jean Royer ?

Dans le centre de Tours, deux tracés sont en concurrence pour la ligne B de tramway (vert plein et vert pointillé) :



- Un **tracé dit « Jean-Royer »** (vert pointillé). Le tramway passerait par la place de la Liberté, le boulevard Jean-Royer, et le prolongement du boulevard Jean-Royer pour traverser l'ancienne caserne de Beaumont ;
- Un **tracé dit « Béranger »** (vert plein). Le tramway passerait par la place Jean-Jaurès, le boulevard Béranger, la rue Giraudeau, la place Rabelais, puis il emprunterait une partie de la rue du Plat-d'Étain avant de traverser l'ancienne caserne de Beaumont.

Les deux tracés desservent donc le nouveau quartier de la ZAC « Beaumont-Chauveau » en cours d'aménagement et ensuite, ils sont communs en direction du jardin Botanique et de la commune de La Riche.

1 - Une fréquentation supérieure

Le nombre de voyageurs attendus est un critère essentiel. En effet, il s'agit d'un investissement important et donc il faut que ce dernier profite à un maximum de personnes.

- **Une aire d'attraction des stations de tram plus peuplée et plus active**

Le boulevard Jean-Royer ne comporte guère de commerces et est marqué par le grand hiatus des casernes Rannes et Baraguay d'Hilliers pour lesquelles aucun projet d'envergure n'est envisagé aujourd'hui. Il présente toutefois l'avantage de desservir les quartiers situés au sud du boulevard qui restent à l'écart d'une desserte de qualité en transport collectif. Inversement, il est peu probable que, tous les tourangeaux qui habitent entre le boulevard Jean-Royer et le jardin des Prébendes, même s'ils sont situés dans l'aire d'attraction des stations du boulevard Jean-Royer, se rabattent sur ces dernières pour aller place Jean-Jaurès sachant qu'à pied ils y sont plus rapidement.

Le boulevard Béranger, au contraire, est situé au cœur de tout un pôle de services et de commerces (Commissariat central, les Halles, Hôpital Clocheville, Citée de la Gastronomie, Marché forain bi-hebdomadaire, site universitaire Fromont, etc.) avec quatre lycées situés à proximité. La partie nord de la rue Giraudeau présente une bonne densité commerciale, des banques. Quant à la place Rabelais (qui accueille chaque dimanche un marché très actif), elle est entourée d'une école primaire, d'un collège, d'une caisse d'épargne, d'un immeuble de bureaux, de l'Hôtel de l'Alternance, du Bio3-Institute et de la résidence étudiante du CROUS.

- **Des liaisons plus directes depuis Chambray-lès-Tours et depuis La Riche**

Les flux attendus de voyageurs les plus importants sont entre Chambray-lès-Tours et Tours-Centre ainsi qu'entre La Riche et Tours-Centre (et non pas entre l'hôpital Trousseau et l'hôpital Bretonneau). Et justement, avec le tracé par le boulevard Béranger, le trajet est direct tant pour les voyageurs de Chambray-les-Tours que pour ceux de La Riche.

Inversement, ce n'est pas le cas avec le tracé par le boulevard Jean-Royer. En effet, ces voyageurs devront changer de tramway à la place de la Liberté pour passer de la ligne B à la ligne A. Un changement est source de perte de temps et de pénibilité (surtout avec une poussette ou des bagages), mais deux changements c'est rédhibitoire ; c'est pourtant ce qui attendrait les voyageurs qui arriveraient en voiture au parc-relais situé au niveau de la rocade à La Riche, puis prendraient la ligne B au terminus, et enfin changeraient à l'arrêt Liberté pour prendre la ligne A afin de gagner la gare de Tours ou bien place Jean-Jaurès.

2 - Un boulevard Béranger libéré

Les travaux de construction de la ligne B seront l'occasion de rendre ses lettres de noblesse à ce site patrimonial.

- Aujourd'hui, au nord : 2 voies de circulation, une voie de stationnement le long du trottoir et une allée de stationnement en épis prise sur le mail. Au sud, la même chose. Soit en tout, une largeur affectée aux voitures de 22 mètres, alors que la largeur laissée aux piétons sur le mail entre les arbres n'est que de 10 mètres.
- Demain : moins de voitures, moins de pollution, moins de bruit, moins d'accidents, plus de convivialité, plus d'animation (marché aux fleurs mais pas que), plus de mise en valeur du site. Bien sûr, les deux alignements de platanes seront maintenus.



Boulevard Béranger : une proposition d'un partage harmonieux pour tous les modes de déplacement

Pour une meilleure prise en compte du vélo sur le tracé du tramway

Tours Métropole Val de Loire vient de lancer la phase de consultation de la 2ème ligne du tramway tourangeau qui devrait être en circulation à échéance 2024 ou 2025. Le tracé de cette 2ème ligne n'est pas encore tout à fait décidé car la métropole hésite entre un passage par le boulevard Béranger en plein centre de Tours ou par le boulevard Jean Royer et la place de la Liberté un peu plus excentré. La création d'une ligne de tramway est un évènement historique dans l'histoire d'une ville ou d'une agglomération. C'est un projet structurant qui redessine ou reconfigure la ville : ses entrées, ses grands axes, ses quartiers... Une ligne de tramway a aussi bien entendu un impact sur le réseau de transport en commun en remplaçant des lignes de bus existantes, en augmentant la capacité de transport collectif, qui entraîne (ce qui est recherché) une progression importante du trafic voyageurs. La création d'une ligne de tramway est aussi l'occasion de retravailler la chaussée et la place que l'on donne à tous les moyens de déplacements (motorisés ou non, le vélo en faisant partie).

Rappelons les bénéfices du vélo : le vélo est un véhicule écologique, non polluant par excellence car il est mu par l'énergie de son utilisateur. Le vélo est économique puisqu'il ne nécessite pas de carburant et son coût à l'achat ou son entretien est raisonnable financièrement. La pratique du vélo est bonne pour la santé et permet d'atteindre facilement l'objectif de l'OMS de 30 minutes d'activité physique par jour. Le vélo est le moyen de transport le plus rapide en ville, devant les transports en commun et la voiture. Le vélo-cargo dont l'usage se développe à Tours permet de remplacer une voiture en transportant des charges importantes et plusieurs jeunes enfants. Comme le tramway ou le bus, le développement du vélo permet aussi de diminuer le trafic automobile, faire baisser la pollution due aux gaz d'échappement mais aussi la pollution sonore. Enfin, la pratique du vélo rend aussi nos villes plus agréables à vivre pour ses habitants et renforce le dynamisme commercial des centre-villes.

Le dossier de consultation de la 2^e ligne de tramway est très léger concernant les modes actifs, et le vélo en particulier. Le projet consiste principalement en la création de 5 ouvrages d'art pour réduire des coupures urbaines : sur la Loire et le Cher, l'autoroute A10 ou les voies ferrées... Mais rien n'est précisé au sujet des aménagements cyclables qui seront réalisés sur le tracé du tramway ou la continuité cyclable entre le réseau actuel et ces futures passerelles. Il paraît peu probable que la création de ces passerelles suffise pour atteindre l'objectif ambitieux de 9% de déplacements à vélo dans la métropole, objectif du

plan de déplacement urbain (PDU) à horizon 2023. Si ces passerelles concernent la mobilité en général au niveau de la métropole, elles semblent déconnectées du tracé de la ligne 2 en particulier. Pour le CC37, il semble qu'une part conséquente du budget total du projet (entre 1 et 2 % du montant) du tramway doit être consacré à la création d'aménagements cyclables de qualité pour enrichir le réseau actuel et développer la continuité cyclable.

Un deuxième sujet n'est pas évoqué dans la consultation, c'est la place de la voiture en ville. La création de la 2^e ligne de tramway a bien sûr pour objectif de doper les déplacements en transport collectif, mais aussi de diminuer le trafic motorisé en ville. Ce projet est donc l'occasion inespérée de revoir le partage de l'espace pour favoriser les modes actifs plutôt que de choisir un statut quo sur l'emprise des transports motorisés.

C'est pourquoi le Collectif Cycliste 37 défend le choix d'un passage de la nouvelle ligne par le boulevard Béranger plutôt que l'avenue Jean Royer. Ce choix serait un message fort pour le développement d'une mobilité douce et non polluante, ainsi qu'un vrai choix de l'intermodalité dans l'hyper-centre de Tours entre le tramway et le train, mais aussi des déplacements à vélo. Bien sûr, si nous souhaitons un passage du tramway sur le boulevard Béranger, ce n'est pas pour que les cyclistes continuent de rouler sur son terre-plein central au milieu des piétons et d'en être empêcher les jours de marchés, brocantes ou animations. Nous souhaitons qu'à cette occasion une nouvelle répartition de la chaussée soit faite pour tous les modes de déplacement. Nous demandons à ce que des pistes cyclables larges et de qualité soient réalisées sur toute la longueur du boulevard (cf. plan de coupe du boulevard Béranger). Et qui sait, peut-être qu'un jour, Béranger, Heurteloup, la rue Nationale et l'avenue de Grammont deviendront de grands axes pour les transports collectifs et les modes actifs que sont le vélo et la marche, à condition de leur laisser de la place pour s'épanouir.

Le Collectif Cycliste 37 souhaite être associé à la conception des aménagements cyclables à venir pour que ceux-ci soient de la meilleure qualité possible dans l'intérêt des cyclistes tourangeaux.

Contacts presse :

ADTT | Jean-Marie Beauvais : 06 62 54 39 97

Collectif Cycliste 37 | Isabelle Béjanin : 06 98 89 82 94