



Pour que le tramway passe à Saint-Pierre

Les différentes pistes concernant le tracé de la deuxième ligne de tramway ont été présentées fin avril à Saint-Pierre, lors d'une séance publique du conseil municipal. Présentation du projet, d'échanges, de réflexion pour que la deuxième ligne de tramway desserve la commune.

La **deuxième ligne de tramway** desservira-t-elle Saint-Pierre ? **Rien n'est encore décidé.** « *L'aménagement de longue date de l'avenue Jean-Bonnin pour accueillir un tram, et le fait que nous avons proposé une ligne passant ensuite par la gare (sous les voies), les Atlantes, Rochepinard, les Granges Galand, les Fontaines et ensuite Trouseau, a pu laisser entendre à certains habitants que c'était acquis* », relève Marie-France Beaufiles, sénatrice-maire. Or, **les premiers éléments des études** menées par la Direction des mobilités de Tours Métropole ne sont **pas les plus favorables** au passage d'une ligne desservant à la fois la Rabaterie, le centre-ville et la gare TGV. **Ce qui ne veut pas dire que la bataille est perdue**, loin s'en faut.

Mardi 25 avril, lors d'une séance publique du conseil municipal à la salle des fêtes, un point a été présenté sur l'état d'avancement de la réflexion concernant le tracé de la deuxième ligne du tram, en présence de Frédéric

Augis, vice-président de Tours Métropole en charge des mobilités.

Des consultations menées au cours du dernier trimestre 2016 avec des élus, les responsables du CHU, de l'Université, et des associations, sortent **quelques points forts** : la nécessité de **desservir les deux hôpitaux** Bretonneau et Trouseau ; **éviter** de passer une deuxième ligne **rue Nationale** pour des raisons de sécurité avec les piétons ; **éviter** le secteur des universités par **Grandmont et son parc boisé** protégé ; bien **relier le centre et les communes alentour** par des parcs-relais de stationnement ; **desservir** le quartier des **Fontaines** ; **desservir la gare TGV à Saint-Pierre.**

La moulinette des chiffres – la modélisation – a permis d'établir un diagnostic des mouvements actuels et prévisibles du nombre de voyageurs et dans la foulée le tracé de plusieurs « corridors » au sein desquels on affine différents tracés. « *Sur le corridor est reliant Tours à Saint-Pierre-des-Corps, trois trajets possibles ont été dessinés, 2A, 2B, 2C* », relève



Marie-France Beaufiles. « *Le point qui ferait accord, c'est l'accessibilité de la population aux hôpitaux. Pour le reste, la réflexion reste ouverte. Il est important que chacun sache les principaux éléments du point d'étape où en est Tours Métropole* (lire page suivante).

A l'issue de la réunion publique du 25 avril, les élus de Saint-Pierre ont voté un texte présentant leurs arguments pour une desserte pleine et entière de notre commune, et nous allons nous appuyer là-dessus pour poursuivre la réflexion avec Tours Métropole (lire page 11). »

Ce que dit l'étude de Tours Métropole

L'analyse tient compte du nombre de kilomètres à construire, des ponts et autres tunnels à réaliser, de l'impact sur la circulation actuelle et sur le stationnement ainsi que sur le bâti.

Pour le « corridor est », entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps, le diagnostic tient compte des **contraintes d'insertion** et de la **performance transport**, soit le nombre de voyageurs estimés.

Contraintes d'insertion

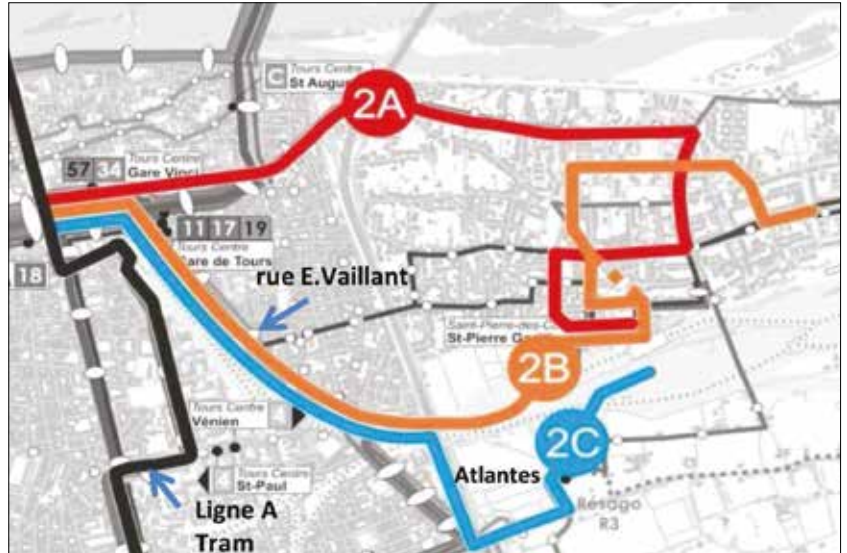
Il est dit que le boulevard Heurteloup pose problème en l'état actuel des choses pour le **tracé 2A**. Ce tracé emprunterait l'**avenue Jean-Bonnin**, la rue Blanqui, la rue de l'Aubrière, puis Jean-Jaurès, la rue de la Rabaterie et la rue Pierre-Curie **vers la gare**.

Le boulevard Heurteloup supporte un gros trafic lié, entre autre, au fait qu'il est le débouché de la sortie « Tours centre » de l'autoroute A10. Il serait opportun de connaître d'où viennent et où vont les automobilistes qui sortent à « Tours centre ».

Par ailleurs, on nous fait état de réticences à un passage sur ce boulevard, faisant valoir les 300 places de stationnement qu'il propose aux riverains.

Le fait de devoir passer sur le domaine de la SNCF, un ouvrage d'art à bâtir et l'impact sur le bâti du fait d'une forte densité urbaine, sont les principales contraintes du **trajet 2B** qui passerait par la rue Edouard-Vaillant, puis sous l'A10, traverserait l'**avenue Pompidou**, emprunterait la rue des Ateliers et pour relier **la gare TGV**.

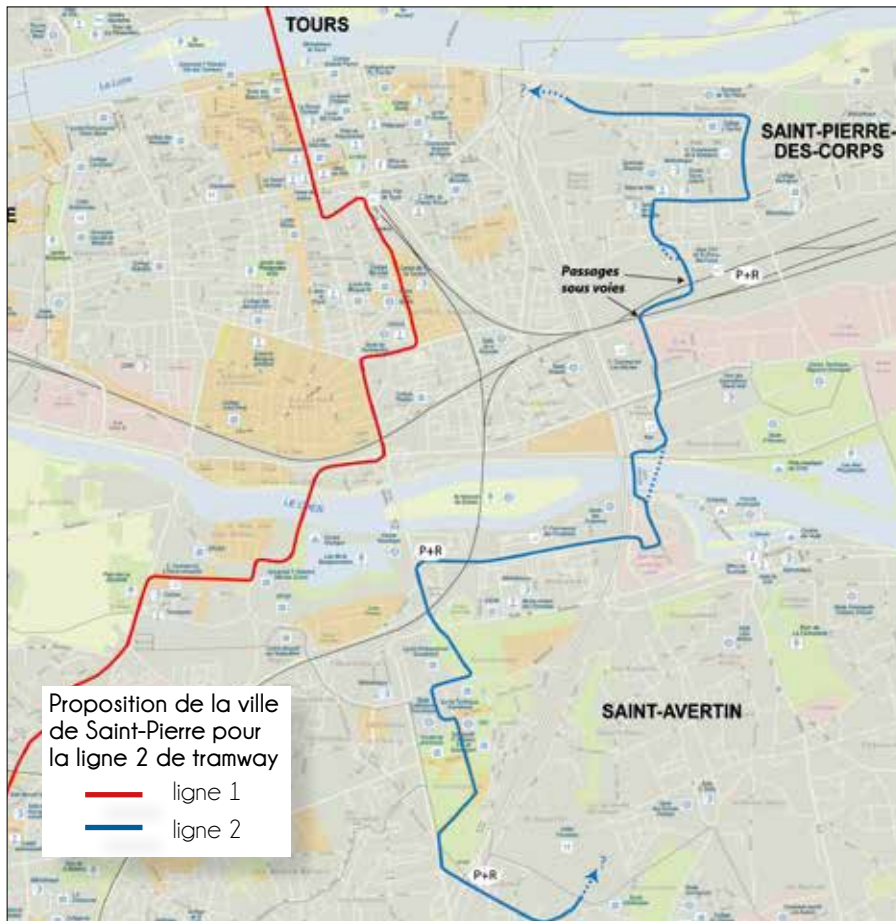
La construction d'un tunnel sous les voies ferrées est la principale contrainte du **trajet 2C** qui emprunte la rue Edouard-Vaillant, l'**avenue Pompidou**, le boulevard Wagner pour rejoindre **les Atlantes** et ressortir à **la gare**.



Les performances transport

Le potentiel de desserte qui prend en compte la population, les emplois, la présence d'établissements scolaires, est jugé « moyen », pour le « corridor est » avec un **meilleur résultat pour le trajet 2B**.

L'étude reconnaît l'enjeu de desserte de la gare TGV et du quartier de la Rabaterie par un transport en commun. Elle privilégie le trajet 2B, malgré ses contraintes. Ce trajet 2B, fait écho au concours « Passages » lancé auprès d'urbanistes il y a deux ans par l'Agence d'urbanisme afin de trouver des lieux susceptibles d'augmenter les liaisons « Saint-Pierre - Tours ».



Les cinq axes forts retenus par l'étude

En tenant compte des autres corridors étudiés, l'étude retient cinq axes forts :

- L'avenue de Grammont pour rejoindre Trousseau
- La rue Edouard-Vaillant, les Fontaines, puis Trousseau
- Bretonneau via le quartier des Casernes à Tours et le boulevard Béranger
- Un trajet vers Saint-Pierre-des-Corps via la rue Edouard-Vaillant (le 2B)
- Enfin la desserte de Saint-Cyr-sur-Loire par l'avenue De Gaulle

Une ligne La Riche (Bretonneau) / Saint-Pierre (gare TGV) est jugée sous-dimensionnée en terme de nombre de voyageurs pour accueillir un tramway.

Les coûts seraient plus élevés pour les deux trajets passant par rue Edouard-Vaillant mais le réseau serait plus équilibré entre l'est et l'ouest du territoire urbain.

Le scénario jugé actuellement le plus favorable à ce stade est Bretonneau, quartier des Casernes à Tours, rue Giraudeau, boulevard Béranger, avenue de Grammont, quartier des Fontaines, Alouette, puis Trousseau. L'investissement est estimé à hauteur de 254 millions d'euros hors taxes.

Ce que préconisent les élus de Saint-Pierre

Les élus de Saint-Pierre réaffirment leur volonté de voir se réaliser une deuxième ligne est-ouest complémentaire à la première ligne nord-sud. Une ligne qui pourra assurer la desserte des deux hôpitaux Bretonneau et Trousseau, de la gare TGV et ses 12 000 voyageurs par jour, des zones d'activités économiques pour les 10 000 salariés qui y travaillent et du quartier de la Rabaterie que l'on ne saurait laisser à l'écart de la solidarité au sein de la métropole. Voici leurs arguments...

Porte d'accès pour l'est

Son territoire est la porte d'accès à l'est de l'agglomération vers des secteurs à population croissante, de La Ville-aux-Dames au bassin d'Amboise.

Population de la Communauté de communes de l'est tourangeaux : 39 000 habitants (dix communes entre La Ville-aux-Dames, Azay-sur-Cher et Reugny) et population d'Amboise : 16 790 habitants.



Après l'axe nord-sud l'axe est-ouest

Pour défendre une deuxième ligne passant par Saint-Pierre-des-Corps, les élus s'appuient sur les études qui ont affirmé l'intérêt d'un axe structurant est-ouest cohérent et complémentaire avec l'axe nord-sud de la première ligne.

Une ville en pleine croissance

Saint-Pierre est la **quatrième ville de Touraine** avec ses 16 000 habitants. Elle présente un habitat dense, ainsi que la dynamique démographique la plus forte de l'agglomération relativement à sa population – plus de 250 naissances par an au cours des dernières années. Elle abrite le **troisième quartier d'habitat social** de l'agglomération avec 5 300 habitants.

Elle va renouveler l'**habitat à l'est** vers La Ville-aux-Dames, dans le secteur de la Morinerie et autour du site Primagaz après la levée du risque industriel.

Elle est **ville-pilote** au plan national pour l'**aménagement urbain en zone inondable**, ce qui aura des incidences sur l'urbanisation à l'entrée de Saint-Pierre le long de l'avenue Jean-Bonnin.

Traverser les voies SNCF c'est possible

Il est tout à fait possible, comme l'a montré une étude de faisabilité, de relier le centre-ville aux Atlantes en traversant les voies SNCF à leur point le plus haut, puis de poursuivre vers l'hôpital Trousseau.



Le terrain déjà préparé

Les emprises foncières d'ores et déjà acquises par la commune permettront de produire une ligne à un moindre coût pour l'ensemble de la collectivité.

Pour ne reprendre que le site le plus connu, l'avenue Jean-Bonnin est pré-aménagée pour le passage d'un tramway.

La gare TGV de la métropole

La présence de la gare TGV fréquentée quotidiennement par 12 000 voyageurs confère à Saint-Pierre un rôle particulier dans les besoins de transports domicile-travail. Les voyageurs, qu'ils habitent au nord de la Loire, à l'ouest ou au sud du Cher, doivent pouvoir accéder à la gare ; le tramway doit pouvoir y contribuer.



Un courrier envoyé à Tours Métropole

A l'issue de la réunion publique du 25 avril, les élus de Saint-Pierre-des-Corps ont voté un texte présentant leurs arguments pour une desserte de la ville, pas seulement un arrêt à proximité des Atlantes.

Un courrier a été adressé au président de Tours Métropole Val de Loire, soulignant cette volonté de voir une seconde ligne traverser Saint-Pierre et ses quartiers et surtout l'envie d'être intégré à la réflexion concernant cette deuxième ligne de tramway. Les élus demandent à ce que soit étudié le tracé proposé par la ville (*voir ci-contre*).

10 000 emplois dans la ville



Historiquement industrielle, elle abrite **1000 entreprises** porteuses de **10 000 emplois** occupés par des salariés de l'ensemble du territoire métropolitain ; elle est la deuxième ville contributrice pour les ressources fiscales apportées par les entreprises à Tours Métropole, avec près de 20% de cette ressource. Le « versement transport » versé par les entreprises représente 57% des recettes du budget transport.

Un axe cohérent et complémentaire

L'axe est-ouest a été reconnu comme un **axe structurant** par toutes les réflexions sur les Plans de déplacements urbains depuis 2003.

La deuxième ligne de tramway est une opportunité pour faire naître cet axe, accroître la fluidité des déplacements des habitants de la métropole sur cet axe, parallèle à la Loire et au Cher.

Il est cohérent et complémentaire à l'axe nord-sud donné à la première ligne, et présente de ce fait une belle dynamique de **désengorgement** et de **réorientation des flux circulatoires**.