

Avis de l'université de Tours sur le projet de tracé de la deuxième ligne de tramway

Dans le cadre de la concertation organisée, du 28 avril au 8 juin 2018, par Tours Métropole sur le tracé de la deuxième ligne de tramway, l'université de Tours, forte de plus de 2500 personnels et 28 000 étudiants, répartis sur dix sites sur le territoire, souhaite faire part de son avis.

L'université de Tours a organisé deux réunions publiques ouvertes à l'ensemble de son personnel et de ses étudiants, l'une le 22 mai, sur le site du Plat d'Etain et l'autre le 24 mai sur le site de Grandmont, deux sites particulièrement concernés par le projet de la deuxième ligne de tram. Ces deux réunions, animées par le groupe « Transports & Mobilités », mis en place dans le cadre du Plan Vert « Université 2040 », ont permis de réunir une centaine de personnes. Les échanges et réflexions ont nourri l'avis de l'université de Tours.

En premier lieu, l'université de Tours regrette que les instances de l'université de Tours n'aient été, à aucun moment, interrogées sur le projet de la deuxième ligne de tramway, alors même que cette deuxième ligne est particulièrement importante pour le transport de ses personnels et de ses étudiants. Contrairement à ce qui est écrit dans le rapport technique disponible sur le site de ToursMobilité (partie 2, p. 19), les représentants de l'université (Président et équipe présidentielle) n'ont pas été consultés. Or, un échange était d'autant plus indispensable que l'université est multi-sites et qu'une nouvelle offre de formation, qui entrera en vigueur à la rentrée 2018, met l'accent sur une formation modulaire qui offrira aux étudiants la possibilité de suivre des enseignements dans d'autres lieux. Cette offre modulaire leur imposera de circuler entre les différents sites universitaires et augmentera inévitablement et significativement les déplacements urbains des étudiants.

L'université de Tours souligne que le projet soumis à la concertation, qualifié de projet global de mobilité majeur par la Métropole pour le territoire métropolitain, ne fournit pas pourtant de données sur les lignes de bus ainsi que sur l'aménagement de la voirie pour l'utilisation du vélo. La réorganisation des lignes de bus est particulièrement cruciale pour les usagers de l'université. Représentant une proportion importante des abonnés, ils sont à même de faire des observations pertinentes sur le tracé de la deuxième ligne de tramway.

En second lieu, l'université de Tours donne un avis sur deux lieux particulièrement concernés par la seconde ligne de tramway : le site du Plat d'Étain et le site de Grandmont.

Concernant le site du Plat d'Étain, l'université regrette que le dossier technique (partie 2, p. 6) fasse mention de « 15% de bâtiments universitaires » mais n'indique pas la nature très spécifique de ces bâtiments, tout particulièrement la présidence de l'université pour laquelle une visibilité est indispensable. Outre la présidence, ces bâtiments abritent :

- les services centraux et communs de l'université (rassemblant plus de 400 agents),
- le service de santé universitaire (SSU) devenu centre de santé depuis 2018 ouvert à l'ensemble des étudiants de l'enseignement supérieur de la métropole,
- le CLOUS (centre local des œuvres universitaires et scolaires) pour l'ensemble des étudiants,
- le data-center.

L'université déplore à cet égard le manque de précision du tracé de la deuxième ligne qui figure dans les documents accessibles sur le site de Tours Mobilité.

Il semblerait que si le tracé par le boulevard Béranger était choisi, le tramway emprunterait la rue du Plat d'Étain puis pénétrerait sur le site de la ZAC des casernes par ce qui est actuellement l'entrée principale du site de l'université. Cette solution nécessiterait probablement une largeur excédant la voirie existante entre les deux pavillons et semble imposer la démolition d'un bâtiment public, entièrement rénové en 2012, destiné à assurer l'activité du service public de l'enseignement supérieur et indispensable au fonctionnement de notre site. En outre, cela imposerait l'ouverture totale de notre site et remettrait en cause la sécurité de nos locaux, qui abritent des services stratégiques dont certains sont particulièrement sensibles, comme la direction informatique et la présidence de l'université.

Par ailleurs, il est important de conserver une desserte automobile nécessaire au fonctionnement du service de santé universitaire (étudiants malades ou en situation de handicap ne pouvant utiliser les transports en commun) et aux livraisons des différents services. La solution qui semble le plus appropriée est de faire passer le tramway au sud des bâtiments de l'université.

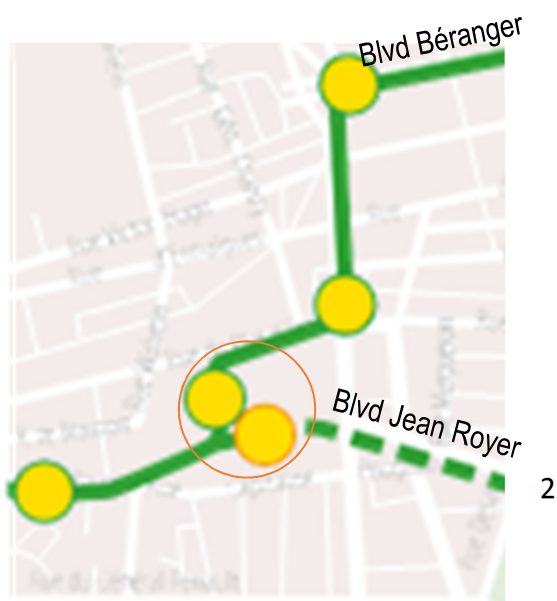




Image non contractuelle. Tracé approximatif basé sur les informations du Dossier technique Tours Métropole avril 2018

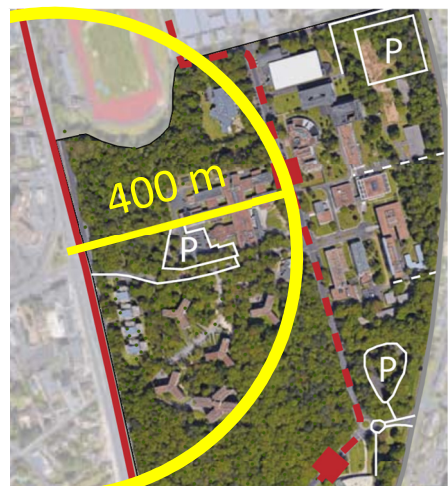
Concernant le site de Grandmont, l'université tient à affirmer que seul le passage au sein du campus permettrait une desserte optimale pour ses 7000 étudiants. L'université n'a à aucun moment indiqué qu'elle était opposée à cette option, bien au contraire puisque la fermeture du site à la circulation des véhicules motorisés personnels est actuellement à l'étude. En effet, la dangerosité très importante du trafic automobile, qui a causé récemment plusieurs accidents graves, impose de réguler fortement l'accès au site universitaire.

L'université tient également à rappeler que le plan de gestion du bois de Grandmont, construit avec l'aide de la ville de Tours, indique très explicitement que le passage du tram est possible sur les voies actuellement empruntées par le BHNS, qui ont été dimensionnées en conséquence lors de la mise en place de cette ligne, contrairement à ce qui est indiqué dans le dossier technique (partie 2, p. 28).

La suppression des places de parking le long de l'avenue Monge permettra de disposer d'une largeur suffisante pour l'accès du tramway. Ce dernier pourrait ainsi accéder au site de Grandmont en empruntant l'avenue de Sévigné depuis l'Alouette permettant ainsi de desservir les deux lycées et le collège présents sur le site de Grandmont.

En outre, le tracé actuellement envisagé conduirait les étudiants à parcourir une distance de près de 600 mètres entre l'arrêt prévu avenue de Bordeaux à l'angle de la rue d'Arsonval et les bâtiments universitaires. Cette distance très importante risquerait

Montées journalières Ligne BHNS
Lycée Grandmont: 1237
Fac Grandmont : 1406
Bonamy : 313
Soit un total de 3000 montées
(3200 à Jean Jaurès)
Source : Dossier technique Tours
Métropole avril 2018





Source : Université de Tours

En conclusion, l'université se félicite de la construction d'un moyen de transport collectif et performant permettant notamment d'améliorer la liaison indispensable entre ses sites. Cependant, l'université aurait souhaité être associée aux premiers travaux permettant d'envisager ce tracé en tenant compte pleinement des sites universitaires et des déplacements des étudiants et personnels pour mieux intégrer l'université dans cet ambitieux projet métropolitain.