

Dossier documentaire de géographie

Le tramway a été inauguré à Tours en 2013. Classez et hiérarchisez l'information de ce corpus documentaire par une carte mentale.

Document 1 – filbleu.fr, « votre réseau métro, tram, vélo »

Document 2 – A propos de Tour(s)plus

Établissement Public de Coopération Intercommunale, la Communauté d'agglomération, Tour(s)plus a été créée le 1er janvier 2000. Elle comprenait alors 9 communes. 5 autres l'ont rejointe au 1er janvier 2001. Depuis le 1er janvier 2010, l'agglomération regroupe 19 communes et compte 284 885 habitants.

Outre le développement économique et le tourisme, l'habitat et le logement, la rénovation urbaine et la politique de la ville, l'environnement et les déchets, le développement durable, l'assainissement, Tour(s)plus a compétence en matière de développement des infrastructures et de promotion des transports en commun.

L'agglomération est l'autorité organisatrice des transports par l'intermédiaire du Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de l'Agglomération Tourangelle. Le SITCAT établit le Plan de Déplacements Urbain, dirige le projet de première ligne de tramway et de transport en commun en site propre, gère le service de transports urbains délégué à Kéolis. Le SITCAT assure également le transport des personnes à mobilité réduite.

A ce titre, Tour(s)plus propose un portail consacré à la mobilité et aux déplacements dans l'agglomération de Tours. Il simplifie l'accès vers les sites et outils liés à la mobilité, mais aussi aux informations et services liés aux déplacements et aux nouvelles mobilités.

Document 3 – Un réseau unique, adapté à tous les rythmes de vie, simple et pratique

Un réseau unique qui facilite les déplacements

Avec l'arrivée du tram, c'est tout le système de transport de l'agglomération tourangelle qui est repensé pour répondre aux besoins de mobilité des voyageurs.

Le tram et le bus se complètent pour former un réseau dense et performant, offrant de nouvelles possibilités de déplacements 7 jours sur 7 :

- **2 lignes à haut niveau de service du nord au sud** : Le tram A et la ligne 2 Tempo traversent l'agglomération de 5h à 0h30 en semaine avec une fréquence élevée: un bus ou un tram tous les 6 à 10 minutes entre 7h et 20h.
- **3 lignes fortes d'est en ouest** : Les lignes 3, 4 et 5 connectées au tram, circulent de 5h à 0h30 avec un bus tous les 10 à 12 minutes entre 7h et 20h.
- **11 lignes urbaines** : Les lignes 10 à 18 circulent tous les jours avec, en semaine, un bus tous les 15 à 60 minutes de 6h à 21h30 et des lignes de proximité, C1 (Citadine) et C2 (P'tite Citadine).
- **11 lignes suburbaines** : Ces lignes de bus desservent les communes plus éloignées, de 6h à 19h en semaine.
- **18 lignes spéciales** : Comme actuellement les lignes régulières sont renforcées le matin et le soir. les lignes 100 à 117 offrent des liaisons directes aux principales heures d'entrée et de sortie des campus, des collèges / lycées, ainsi que des dessertes spécifiques : Nécropole d'Evres, Anais de Mettray, Adapei de Vernou, Château de Villandry l'été, ...

Un réseau multimodal

Le réseau bus + tram facilite les connexions avec les autres modes de transport :

- En gare de Tours et de St Pierre des Corps avec les trains (correspondances garanties entre les TGV et les lignes de Tram A et Tempo 2) et les cars Fil Vert.
- Aux entrées de l'agglomération avec 7 parkings relais qui permettent de passer de la voiture au tram ou au bus en toute tranquillité et à un prix attractif.
- Le long de la ligne de tram avec 8 parcs à vélo qui permettent de stationner son deux-roues et de poursuivre son déplacement sur le réseau Fil Bleu.

<https://www.filbleu.fr/reseau-fil-bleu/decouvrir-le-reseau/le-reseau-bus-tram>

Document 4 – Le projet en quelques mots

La maîtrise d'ouvrage du projet est assurée par le **Sitcat** (syndicat intercommunal des transports en commun de l'agglomération tourangelle), présidé par le maire de Tours, Jean Germain. Cet organisme a la charge du réseau de bus, dont l'exploitation revient à Keolis sous la marque Fil Bleu. Pour réaliser cette ligne, c'est un consortium (**CitéTram**) formé par la SET (Société d'équipement de Touraine) et Transamo qui assure la maîtrise d'ouvrage déléguée.

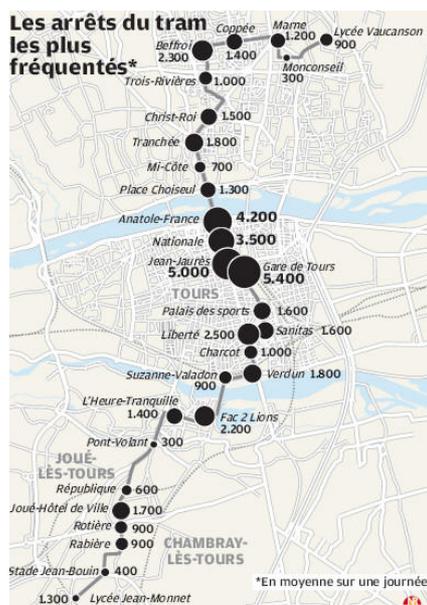
Originalité du projet : un appel d'offre a été lancé pour définir une identité de ligne, allant plus loin que le choix du design des rames. C'est le comité "**Ensemble(s) le ligne**", mené par la designer tourangelle Régine Charvet-Pello, qui a remporté le marché avec des noms prestigieux, dont Daniel Buren et Roger Tallon. Ce comité définit la ligne comme une véritable oeuvre urbaine.

Le nombre de voyageurs quotidien annoncé a d'abord été de 46 000, mais les dernières estimations annoncent près de 55 000 voyageurs par jour, ce qui fera du tramway de Tours l'une des lignes les plus chargées de France dès son ouverture. Les élus parient sur une fréquentation supérieure à 60 000 voyageurs quotidiens. C'est pour cette raison, associée au choix d'une fréquence de six minutes en heure de pointe, que les rames commandées feront plus de 40 mètres de longueur. Leur largeur sera de 2,40 mètres.

Le coût du projet, de 338 millions d'euros en 2009, a été réévalué à 369 millions d'euros. Largement financé par la communauté d'agglomération Tour(s) Plus, l'Union Européenne, l'Etat, la Région et le Conseil Général apportent leur concours. Le passage de la ligne dans des quartiers dits défavorisés permet également de recevoir des subventions de l'Etat, dans le cadre du plan "Dynamique Espoirs banlieues".

http://untrampourtours.over-blog.com/pages/Le_projet_en_quelques_mots-1756210.html

Document 5 – Dans la presse



Documents : lanouvellerépublique.fr

Document 6 – Les anti-tram déboutés

Sans surprise, le tribunal administratif a rejeté tous les arguments avancés en début de mois à l'audience par les requérants. L'association TCSP 37, présidée par la conseillère municipale d'opposition Françoise Amiot, contestait dans sa requête la déclaration d'utilité publique (DUP) accordée par le préfet d'Indre-et-Loire pour la réalisation de la première ligne du tramway de Tours.

François Louault, professeur de géographie, attaquait, quant à lui, l'arrêté préfectoral autorisant la construction d'un pont sur le Cher (aujourd'hui terminée) pour permettre au tram de relier le quartier des Rives-du-Cher à celui des Deux-Lions.

S'agissant de ce franchissement du Cher, le tribunal a considéré que la variante retenue sur les trois qui avaient été envisagées présentait le meilleur compromis environnemental, paysager et technique en ce qui concerne le choix des stations et l'impact sur le foncier de l'environnement.

A propos des risques éventuels d'inondation, « il résulte de l'étude d'impact que ce risque a été analysé dans l'état initial de l'environnement et que les effets du projet sur ce risque ont été appréhendés et que des mesures ont été prises », a estimé le tribunal.

« Les quelques aménagements apportés n'auront pas d'impact sur l'écoulement des eaux en cas de crue, l'étude indiquant que le point bas du pont inséré à une cote de 50,15 m NGF est placé au-dessus de la cote des plus hautes eaux connues, ce qui limite les impacts lors des crues exceptionnelles. »

S'appuyant sur diverses expertises, les juges ont indiqué qu'en cas de crues exceptionnelles, le remous sur la ligne d'eau généré par le futur pont serait au maximum égal à 1 cm et qu'il n'y avait pas lieu de s'inquiéter. Les requérants estimaient, quant à eux, que l'étude d'impact avait été réalisée par des personnes qui avaient un intérêt au projet et qu'elle était insuffisante.

Concernant les aspects touchant plus précisément l'environnement dans le projet du tramway, il ressort de la notice « qu'une attention particulière ayant été portée aux alignements d'arbres, avenue de l'Europe et avenue de Grammont où les alignements existant seront conservés, avenue Maginot où, en cas d'abattage d'arbres, les alignements seront reconstitués, et confortés rue du Colombier et dans le quartier du Sanitas. »

<http://www.lanouvellerepublique.fr/>, 26/06/2012