

Du retard partout, tant à Tours que dans le reste de la Touraine.

Réduire la dépendance automobile, c'est notamment offrir une gamme de solutions alternatives à la voiture : marche, vélo et transport collectif. Et il y a urgence, tant pour la santé (par exemple, avec les particules provenant du gazole) que pour l'environnement (par exemple, avec les émissions de gaz à effet de serre). Pourtant les retards s'accumulent, aussi bien à Tours que dans le reste de la Touraine.

La mise en service de la ligne B de tram dans l'agglomération tourangelle est repoussée à 2025. C'est 12 ans après l'inauguration de la ligne A dont tout le monde s'accorde pour dire que le succès a été au rendez-vous. Orléans et Le Mans ont leur deuxième ligne depuis longtemps. Faut-il

vraiment attendre 2022 pour commencer les travaux ?

La régénération de la ligne Tours-Loches ne devrait commencer qu'en 2022. Et encore il s'agit uniquement d'une remise en état alors qu'il faudrait augmenter la capacité de la ligne. En effet, aujourd'hui seuls deux trains par jour circulent alors qu'un fort potentiel de fréquentation existe. D'ailleurs, il suffit de rouler sur la 943 pour s'en rendre compte.

Dans ce numéro 13 de Métropolitram, le point de vue de l'ADTT sur le tracé de la ligne B de tramway, sur la liaison ferroviaire entre les gares de Tours et St-Pierre-des-Corps sur l'avenir à court, moyen et long terme du TER Loches-Tours et sur le périphérique. S'ajoutent deux articles, plus généraux, sur les limites de la gratuité dans les transports, et la contribution à l'étape de concertation publique sur le PLU de Tours.

Jean-Marie Beauvais



© « Cabinet architectures Richiez associés / conception image Franck Rive / Propriété TMVL / image non contractuelle »

Photo montage du boulevard Béranger au niveau du marché aux fleurs

ADTT

Association pour le Développement
des Transports collectifs en Touraine

Quelle est la position de l'ADTT quant au projet de ligne B de tramway ?

© Jean-Marie Beauvais



L'ADTT se félicite de la décision des élus de la Métropole de réaliser une deuxième ligne de tramway dans l'agglomération tourangelle. En effet, cette future réalisation répond à l'objectif que l'ADTT poursuit, à savoir le développement des transports collectifs. Toutefois, l'ADTT déplore que la mise en service soit repoussée à 2025.

L'ADTT partage les principes retenus pour définir le tracé de cette deuxième ligne : desservir les hôpitaux qui avaient été les oubliés de la première ligne, freiner l'entrée des voitures dans la zone dense en plaçant des parcs-relais aux terminus de la ligne, accompagner l'urbanisation des casernes Beaumont-Chauveau et de la ZAC Plessis-Botanique, ne pas hésiter à faire un détour pour desservir les quartiers prioritaires de la politique de la ville (Les Fontaines).

L'ADTT est favorable au passage du tramway par le boulevard Béranger et non pas par le boulevard Jean Royer pour des raisons socio-économiques et pour des raisons de qualité de vie. A ce stade, il nous faut entrer dans le détail, car ce sont des arguments précis qu'il faut verser au dossier :

A - Une fréquentation supérieure

Le nombre de voyageurs attendus est un critère majeur. En effet, il s'agit d'un investissement important et donc il faut que ce dernier profite à un maximum de personnes. Cette fréquentation supérieure s'explique facilement :

- 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'Hilliet 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. Le boulevard Béranger, au contraire, est situé au cœur de tout un pôle de services et de commerces (Commissariat central, les Halles, Hôpital Clocheville, Cité de la Gastronomie, Marché forain bihebdomadaire, site universitaire Fromont, etc.) avec quatre lycées situés à proximité. La partie nord de la rue Giraudeau présente aussi une bonne densité commerciale.

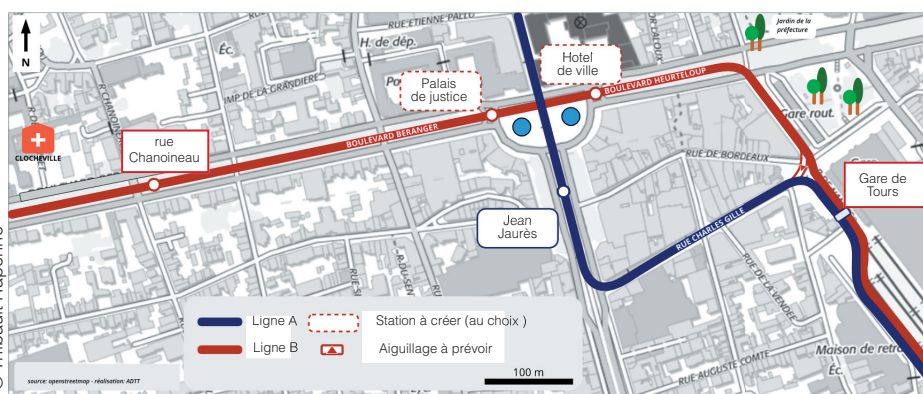
■ Des voyageurs en correspondance

Le passage par la gare de Tours permet d'assurer des correspondances avec les trains de la SNCF (TER, Intercités, TGV), les autocars Rémi, et les bus Fil Bleu. Il s'agit là d'un pôle majeur d'intermodalité.

■ 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-lès-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, or, toute correspondance est source de perte de temps et de pénibilité (surtout avec une poussette ou des bagages).



B – Un boulevard Béranger libéré

Les travaux de construction de la ligne B seront l'occasion de rendre ses lettres de noblesse à cet axe patrimonial large de 42 mètres cher aux Tourangeaux.

- 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 seulement), plus de mise en valeur de ce site historique. Bien sûr, les deux alignements de platanes seront maintenus et le mail sera entièrement réservé aux piétons.

L'ADTT demande

- une desserte fine du CHRU Trousseau qui constitue un fort générateur de déplacements (personnels, visiteurs, patients). La parcelle est vaste et est appelée à s'agrandir : plusieurs stations sont nécessaires pour arriver au plus proche des différents services. Gardons à l'esprit qu'un tel CHRU, c'est une ville dans la ville ;

- que le BHNS Tempo puisse circuler sur une voie réservée boulevard Heurteloup où actuellement il est fortement ralenti et perd donc en efficacité ;
- des aiguillages au croisement des lignes A et B à hauteur de la gare de Tours pour multiplier les dessertes ainsi qu'au carrefour de Verdun ;
- un arrêt supplémentaire au niveau de l'Hôtel de ville ou du Palais de justice. En effet, sur la

plaquette éditée pour la consultation publique, il n'y a pas de station sur le boulevard entre la gare de Tours et la rue Chanoineau (juste avant d'arriver à Clocheville), soit une distance d'un peu plus de 800 mètres !

- des pistes cyclables larges et de qualité tout au long du boulevard.

L'ADTT conteste

l'ordre des priorités retenu actuellement. Pour l'ADTT, il convient de desservir St-Pierre-des-Corps avant de prolonger la ligne A au nord. En effet, beaucoup d'incertitudes pèsent sur l'avenir de la zone de l'aéroport : implantation ou non d'une gare routière pour les cars « Macron », arrêt ou non des vols commerciaux, aménagement à quelle date de l'ancienne base militaire, ... Alors qu'à St-Pierre-des-Corps, les habitants, eux, sont déjà là ! De plus, la proportion des ménages non motorisés y est importante. Les études de la desserte de St-Pierre-des-Corps doivent être lancées sans tarder.

L'ADTT déplore

de devoir attendre 2025 avant de pouvoir profiter de la deuxième ligne. La mise en service de la première ligne date de 2013 ; il faudra donc attendre 12 ans entre les deux inaugurations, alors que tout le monde reconnaît que la fréquentation de la première ligne dépasse largement celle qui était attendue.

Ne serait-il pas encore possible de réduire les délais ?



Navette Tours Saint-Pierre-des-Corps

Le projet CFDT a déjà 5 ans

L'ensemble des élus rencontrés semble très favorable au projet, seule la SNCF fait de la résistance !

Relier les 2 gares de Tours et de St-Pierre-des-Corps par un système léger et fonctionnel sur voie dédiée (par train, tram/train ou tram) est le projet défendu par l'UD-CFDT 37 depuis décembre 2013.

Depuis Tours, on peut profiter de l'existant ; une voie inutilisée, des emprises disponibles, pour un accès côté ex-Sernam à St-Pierre-des-Corps ; un quai à hauteur à allonger, un souterrain relié par un ascenseur et un escalier. Le tout sur le domaine de SNCF/Réseau, sans aucune expropriation.

Pour cela :

- **Utiliser** une voie SNCF n° 8, située le long de la rue Edouard vaillant jusqu'au « butoir » situé lui à quelques dizaines de mètres du pont Jolivet.
- **Créer** une portion de 2^{ème} voie dans la pointe des emprises SNCF (*dite des Peupliers*), terrain en friche actuellement pour permettre des croisements entre 2 rames. Élargir le pont de la rue Edouard Vaillant pour y poser une troisième voie.
- **Utiliser** les emprises de SNCF/réseau le long de la rue Georges Collon, pour y poser une plateforme sur remblai.
- **Passer** sous le pont de l'autoroute par le côté Nord des piles du pont.
- **Utiliser** les emprises de la SNCF/Réseau sur le parking du technicentre de St-Pierre-des-Corps pour la pose d'une voie.

- **Construire** un pont rail de 30 mètres de long sur 5 m de large (soit 150 m²) sur une hauteur de 5,50 à 6,00 m, portant une seule voie, enjambant ainsi les 4 voies ferrées (voir photo). Créer une rampe d'accès de part et d'autre d'environ 70 à 80 m minimum pour une déclivité d'environ 6 à 7%.
- **Réhabiliter** une voie le long de la voie 1 « dite de Bordeaux », jusqu'au quai d'accès au parking Sud côté SERNAM en gare de St-Pierre-des-Corps.

Le projet de la CFDT ne veut en aucun cas se substituer à la construction d'une nouvelle ligne de tram desservant l'ensemble de la commune de St-Pierre-des-Corps, projet plus ambitieux et plus coûteux.

A notre avis, le tracé de ce tram, mériterait d'être prolongée jusqu'à un parking relais près du centre Leclerc de la Ville-aux-Dames pour accueillir les usagers en provenance du Nord, (Vouvray / Rochecorbon), du Sud-Est (Véretz / St-Martin le Beau), de l'Est (Amboise / Montlouis).

Pour la CFDT, le développement de l'image, du dynamisme, des activités économiques, sociales et industrielles, culturelles et touristiques de la Métropole passe par une relation rapide, fonctionnelle, clairement identifiable pour faciliter les correspondances en reliant rapidement ces deux gares en 5 minutes. C'est en ce sens que notre projet trouve sa pertinence. Selon un coût moyen de 2 700 € par m², la construction d'un pont rail (tram / train ou train) de 150 m², avoisinerait les 405 000 €.

Les nouvelles dispositions prises relatives au transfert de propriété du domaine public ferroviaire permettent aux collectivités qui le souhaitent de formuler une demande de transfert d'installations ou d'espaces.



Consulter le projet en ligne : Blog.navette-tours-saintpierre.fr - Sur notre page Facebook : CFDT-Crte navettes Tours st Pierre
Pour l'UD – CFDT - 37 – Le Secrétaire Départemental - Guy SIONNEAU



Pass d'argent Tram, bus et vélo : le trio gagnant à Tours

Attentive aux besoins de ses administrés, Tours Métropole Val de Loire a su maillier son territoire d'un réseau de transports en commun - complété par des solutions vélo - dont la fréquentation ne cesse de progresser.



Établi par le journal *Ville, Rail et Transports* ce palmarès récompense les agglomérations pour leurs efforts en faveur des transports collectifs. Voilà qui devrait inciter nos élus à accélérer la mise en service de la ligne B du tram.

extrait de
Ville, Rail et Transports
n°618, décembre 2018

Située à une heure de TGV de Paris, Tours Métropole val de Loire regroupe 22 communes du centre de la France. Au cœur du premier bassin d'emplois de la région Centre-Val de Loire, la métropole tourangelle concentre 54 parcs d'activités qui abritent la moitié des établissements et 60% des emplois salariés d'Indre-et-Loire.

Dans cet environnement dynamique, la problématique de la mobilité des 299 000 habitants est d'autant plus forte que la Loire et le cher traversent la métropole d'est en ouest, et que plus de 500 000 déplacements automobiles y sont effectués quotidiennement.

«Développer les transports en commun est fondamental pour diminuer les embouteillages qui créent d'autant plus de pollution que la métropole se situe dans une cuvette explique Frédéric Augis, vice-président infrastructure et mobilité de Tours Métropole Val de Loire. Mais dans une optique de développement durable, il s'agit de proposer une politique de transports en phase avec les besoins des habitants pour les inciter à laisser leurs voitures au garage»

Une stratégie couronnée de succès avec 375 millions de voyages en 2012, la fréquentation du réseau exploité par Kéolis a augmenté de 38%. Tramway, bus et vélos sont les points forts d'une politique de mobilité

dynamique couronnée par le Pass d'argent de notre palmarès des mobilités. Après le succès de la première ligne de tramway, la métropole se lance dans la création d'une seconde ligne. Le trajet, qui reliera La Riche à Chambray-lès-Tours, sera validé fin décembre. Les travaux débuteront en 2022, pour une inauguration fin 2025. Budget prévisionnel : 350 millions d'euros.

Pour favoriser l'utilisation du tramway les itinéraires de bus ont été modifiés et des lignes de rabattement créées afin de relier plus rapidement les stations. Objectif que ces deux moyens de transport deviennent complémentaires.

« Mais il n'y a pas que le tram dans la vie s'amuse Frédéric Augis. Notre objectif est de faciliter toutes les mobilités et d'inciter les habitants à prendre tous les transports en commun. Ainsi nous sommes en train de développer les transports en commun à la demande pour les 3 zones peu desservies ». En septembre 2000 dans la deuxième couronne de la métropole, une application permettrait de commander la venue d'une navette à un arrêt prédéfini. Ces navettes relieront à la demande des arrêts sans suivre le trajet de lignes déjà existantes.

Le maillage du territoire s'impose aussi via les sept parkings-relais, situés en périphérie immédiate du centre ville, gratuits pour les abonnés de bus Fil Bleu. Les non abonnés, eux, s'acquitteront de 3,10 euros par véhicule, une somme permettant à personnes de voyager en bus pour la journée. Enfin, les vélos ne sont pas absents de la réflexion, avec 585 km d'aménagement cyclables. Indigo Weel, des vélos en *free floating* opérationnels depuis janvier 2018, Vélociti, un service de location de vélo longue durée proposé aux résidents des communes desservies par le réseau Fil Bleu pour trois euros par mois, les neuf parcs à vélos et leurs 350 places sécurisées à proximité des stations de tram et des deux gares contribuent au déploiement d'un véritable réseau de transports complémentaires qui allie enjeux de mobilité et qualité de vie.

Véronique Pierré

Où l'on reparle d'un prolongement du périphérique !



Document du Journal Le Point utilisé dans notre argumentation en juillet 2009. Bulletin régional FNAUT n°1, 2009.

Ces observations étaient émises dans le dossier de concertation sur le boulevard périphérique Nord et relayées par la FNAUT Région Centre dans son bulletin N°1

Neuf ans plus tard, alors que la transition écologique nous contraint à adopter des comportements plus vertueux en matière de mobilité automobile, on reprendrait donc de vieilles recettes routières (on ferait de la plomberie et non de l'aménagement) alors que d'autres solutions existent.

L'ADTT préconise depuis longtemps, pour les déplacements du quotidien qui sont ici en cause, une meilleure utilisation de l'étoile ferroviaire tourangelle, un renforcement des dessertes TER, des connexions entre tramway et voies SNCF, des rabattements vers les gares de périphérie, des liaisons par bus adaptées, etc. N'est-ce pas aussi ce que réclament les « protestataires en jaune », partout en France, pour améliorer leur mobilité et diminuer leurs coûts de déplacements ?

Alors abandonnons les vieilles recettes et devenons responsables de l'avenir.

Un article de presse récent (Nouvelle République du 3 décembre 2018) fait état de la relance du projet de prolongation du boulevard périphérique au Nord de Saint-Cyr-sur-Loire sur 2 kilomètres environ pour rejoindre la route de Rouziers (D2). C'est le retour d'un vieux démon : boucler peu à peu le périphérique pour ceinturer l'agglomération tourangelle d'un anneau de voitures et camions. Même si ce projet ne consiste pour le moment qu'en un barreau supposé soulager les modestes encombrements enregistrés dans cette zone Nord, il sera tentant, à petits pas, de continuer vers l'autoroute A10 puis vers l'Est via le Vouvrillon. L'ADTT en juillet 2009 s'était vivement prononcée contre ce bouclage insidieux.

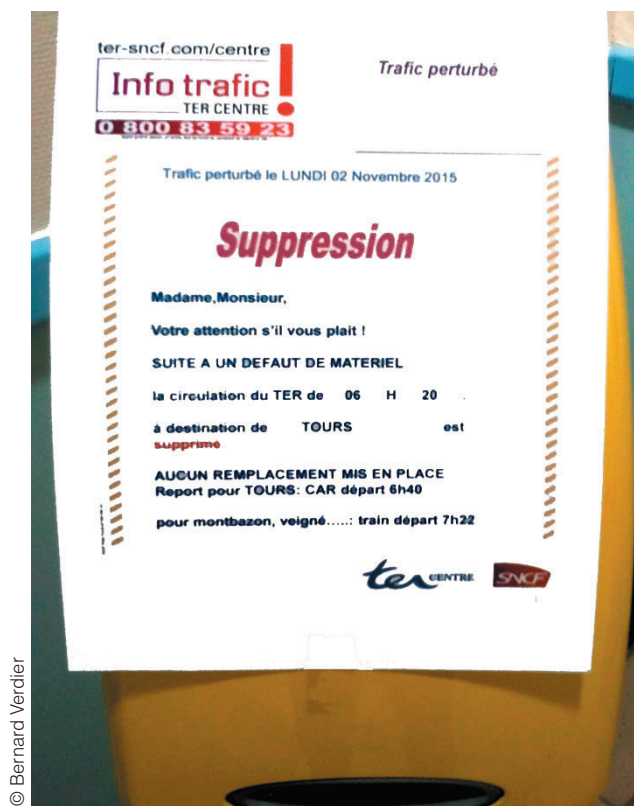
« Rien n'oblige à poursuivre vers le Nord et l'Est le ruban routier... Le périphérique en construction en cet été 2009 sera doté à sa terminaison de larges boucles permettant le raccordement vers le Nord (Laval, Le Mans) et vers le Sud (accès à Saint-Cyr-sur-Loire et Tours). Il donnera également accès à une rocade ouverte ces dernières années, D 801 (Boulevard André Georges Voisin puis Avenue du Danemark) qui rejoint l'ex Nationale 10 et se poursuit ensuite jusqu'à la Loire (D 952) avec un échangeur vers l'A10.

Cette rocade est considérée comme étroite (il faudrait rechercher les responsabilités de ce calibrage insuffisant), mais elle démontre excellentement que dès que l'on ouvre un tuyau routier, il se remplit vite, appelle le trafic, et que la solution adoptée est alors d'en créer un autre pour déboucher le premier.

Et ainsi de suite... N'est-il pas impératif de raisonner autrement et de changer d'attitude aujourd'hui ? ».

La ligne Loches-Tours, une ligne très malade !

L'offre est très loin d'être satisfaisante



En semaine, 2 trains le matin pour Tours et 2 le soir pour Loches, en mi-journée un aller-retour Tours-Reignac à 11 km de Loches. Le week end, service encore plus réduit : 1 aller Loches-Tours le samedi matin avec retour le dimanche soir, et le samedi en mi-journée un aller-retour Tours-Loches. Voilà l'offre proposée !

Le trajet de 47 km demande 62 minutes. Seuls 34 trains de voyageurs circulent par semaine. À cette grille horaire très peu fournie, prendre en compte les nombreuses annulations de trains ; le soir vers Loches, les trains sont trop souvent en retard et, pire, annulés pour des motifs les plus divers ce qui bien évidemment impacte les trains du matin.

Avec un tel bilan, il n'est pas étonnant que les trains ne soient pas très remplis, alors que d'après l'étude de l'AUT, c'est la ligne de Loches à Tours qui parmi les 7 lignes de l'étoile ferroviaire de Tours offre la plus grande potentialité.

Une route parallèle dangereuse

Précisons que sur la RD 943 circulent près de 20 000 véhicules/jour dont plus de 2 000 PL, rendant cette route très dangereuse et accidentogène ; la traversée de Cormery reste un point noir pour les habitants et pour les automobilistes, qui, aux heures de pointe, subissent des « bouchons ».

Des travaux sans cesse reportés

En 2015, un CPER (Contrat de Plan État Région 2014-2020) a validé la modernisation de la ligne. Le coût des travaux de

l'ordre de 40 M€ était réparti ainsi : 19 M€ pour la Région, 19 M€ pour l'État et 2 M€ pour SNCF Réseau. Durant le week-end du 11 novembre 2016, de premiers travaux ont été effectués : le remplacement d'un pont sur l'Indre en sortie de la gare de Loches pour un montant de 0,7 M€. Ceci pouvait laisser croire que la modernisation était enfin engagée.

Pour la SNCF, la vitesse doit être limitée à 40 km/h, le temps de parcours passant de 62 à 87 mn. 1h30 pour faire 47 km, inadmissible pour les usagers, essentiellement abonnés, qui désertent la ligne qui fermerait en décembre 2019. Pour ne pas arriver à cette extrémité, la Région a décidé de financer, seule, le changement de 10 500 traverses, le coût de cette opération, avec coupure totale en avril 2019, se monte à 3,6 M€.

La SNCF ne mettra pas en application la limitation de vitesse, mais ces travaux type « replâtrage » ne sauraient être suffisants, il faut que les travaux actés dans le cadre du CPER, soient réalisés au plus vite car ils sont de nature à pérenniser la ligne et devraient permettre d'augmenter la vitesse commerciale et, espérons le nombre de circulations.

Une vocation de « Fret »

Outre le trafic voyageur, la ligne assure un trafic de fret important. 55 trains de céréales sortent des silos de Reignac. Si la ligne fermait, pour remplacer les 1 200 wagons ce serait 2 500 camions vides et chargés qui circuleraient sur les routes départementales autour de Reignac.

Pour l'avenir

Les attentes immédiates des usagers semblent être assez facilement réalisables dès la réouverture de la ligne début mai 2019 :

- des trains à l'heure,
- plus de suppressions,
- augmentation des vitesses avec comme corollaire la réduction de temps de parcours (suppression de l'arrêt Courcay Tauxigny qui n'accueille aucun voyageur).
- prolongement du train de mi-journée jusqu'à Loches.

Après la régénération de la ligne, on est en droit d'attendre 6 allers / retours en semaine et 3 les samedis, dimanches, en 40/45 minutes.

C'est à partir de cette grille horaire que :

- les usagers de la RD 943 auront une alternative pour ne plus utiliser leur véhicule automobile, des courses par autocar seront supprimées,
- les 1 500 employés du Node Park, implanté près de la gare de Cormery pourront venir à leur travail autrement qu'en voiture,
- les touristes dont les 90 000 cyclistes de la Loire à Vélo pourront, grâce au train, visiter Loches et découvrir les

« On n'est pas rendu à Loches »

Contribution à l'étape de concertation publique sur le PLU de Tours

Le PLU (Plan Local d'Urbanisme) est un document d'aménagement qui remplace le Plan d'Occupation des Sols et dont doivent se doter les communes et organisations intercommunales.

En ce qui concerne Tours, l'ADTT prend en compte les six axes retenus par les élus. Ils nous paraissent refléter les besoins d'avenir pour les dix prochaines années de la ville de Tours.

Il nous semble que devrait figurer dans ce PLU le volet Métropole qui est le vecteur important de cet avenir, de son développement dans le cadre de la vie de la cité. Une réflexion beaucoup plus poussée sur l'intercommunalité des transports collectifs (deuxième ligne de tramway, interconnexion de l'étoile ferroviaire sur le site de Verdun, intégration des transports interurbains en centre-ville) nous paraît également souhaitable.

Les choix urbains d'aménagement d'axes lourds de transports collectifs (tramway, bus en site propre) ont une importance sur l'urbanisme et la vie des quartiers, alors que les habitants ne sont pas toujours très informés sur les règles du futur zonage. Comment le citoyen peut-il s'exprimer sur le PLU si les règles n'en sont pas clairement définies ?

Quant aux élus, voient-ils clairement l'avenir et l'évolution des populations confrontées au risque des inondations dans une ville partagée entre deux cours d'eau connus pour leurs débordements périodiques et contraints aujourd'hui par des digues plus que centenaires ?

Certains points nous semblent très positifs :

- L'aménagement de la Loire à vélo pour les cyclistes,
- La reconquête des rives de Loire sur le stationnement de la voiture, le sauvetage du patrimoine sauvage des rives rendu à la nature et aux espaces verts (y com-

pris les îles de Loire et les coteaux riches en espaces arborés).

- La mobilité automobile dans la ville de Tours, dont l'autoroute et le périphérique sont les acteurs principaux d'accès, doit laisser la place à une mobilité douce, en abaissant la vitesse dans les quartiers et en allant jusqu'à concevoir des zones de rencontre dans les zones pavillonnaires et en centre-ville.
- Le stationnement des vélos doit être prévu dans les rues en attendant que les normes des constructions nouvelles obligent à l'aménagement de locaux fermés pour chaque résident cycliste et pour la recharge des vélos électriques.
- Des parcs de stationnement « vélos » aménagés en « espaces services » doivent être installés à la gare de Tours et au pôle Verdun lorsqu'il sera réalisé.

La qualité de l'air de la ville de Tours est mauvaise (cf. le Plan de Protection de l'atmosphère) et les nuisances sonores dépassent les normes jour et nuit. Ces dépassements ont une conséquence sur la santé des habitants et des mesures de protection doivent être prises en particulier dans tous les aménagements de voirie. Pour les riverains de l'autoroute urbaine de Tours, le problème est urgent, or, des solutions existent comme par exemple la diminution du trafic de transit ou la régulation des vitesses, voire aussi des mesures paysagères.

Un autre volet nous paraît sous-estimé à ce jour :

La livraison des marchandises pour le dernier kilomètre. Ces dessertes terminales pourraient se faire avec des véhicules électriques, les pôles d'échanges logistiques étant proches de la ville, et en mutualisant les dessertes de livraison avec des horaires régulés et respectés.

Enfin, la ville de Tours doit s'attacher à promouvoir les énergies renouvelables de proximité, à la fois pour ses transports publics (tramways, bus, transport à la demande) mais aussi pour ses véhicules de livraison et de service et pour les déplacements des habitants.

La gratuité, la fausse bonne idée !

Photo : Nouvelle République



À Châteauroux ou Dunkerque, plutôt que « gratuit »
le transport est totalement subventionné.

Bien que séduisante au premier abord, la gratuité d'usage pour les tourangeaux irait finalement à l'encontre des intérêts des usagers que nous sommes.

L'idée de rendre les transports gratuits à leurs usagers se diffuse de plus en plus dans l'opinion publique, Tours ne faisant pas exception à la règle. Il est pourtant rare de voir une idée, relevant pour le moment davantage du fantasme tant les expériences sont rares, plaire à différents courants politiques.

Les raisons invoquées pour défendre la gratuité sont nombreuses :

L'urgence de préserver la planète :

la voiture représente 80% des km-voyageur, le transport est le secteur d'activité le plus émetteur de CO₂. Rendre le transport gratuit serait un levier pour convaincre les automobilistes de basculer vers le transport collectif, notamment dans le contexte de mobilisation anti hausse du prix du diesel.

Les très faibles recettes perçues par les billets et abonnements : le transport urbain tourangeau (réseau Fil Bleu) est déjà subventionné à 78% par la Métropole. Avec des recettes directes couvrant si peu le coût réel du service, il ne serait pas impossible d'envisager une gratuité totale.

Le coup politique et marketing de la gratuité :

rendre le réseau de Tours gratuit permettrait de donner un coup de projecteur à un « objet » considéré trop souvent à tort comme ringard, trop cher et peu pratique.

Un certain nombre de réseaux ont expérimenté la gratuité et évidemment des études fleurissent sur le sujet. Et voici ce qu'elles disent. Les principaux points abordés plus

hauts sont justes mais la gratuité n'est pas le levier qui fera basculer les comportements de passage de la voiture au transport collectif. Pire, il peut avoir un effet contre-productif et irréversible tout à fait non souhaitable.

Les risques de la gratuité :

l'exploitation du réseau Fil Bleu coûte à la collectivité environ 100 millions d'euros / an. Les recettes tarifaires couvrent seulement 22% des coûts réels. C'est faible mais c'est déjà cela. Le manque à gagner générerait automatiquement une baisse de l'offre pour être à l'équilibre. Ou bien un maintien mais qui signifierait une hausse des impôts locaux. On parlerait alors de gratuité d'usage, ce qui serait un artifice.

Les usagers que nous sommes, paient déjà un service très largement subventionné. Ce que nous demandons est avant tout d'avoir une alternative crédible à la voiture et ses conséquences (coût à la société, pollution, place, dangerosité). Ceci passe par de nouvelles lignes de tram et de bus ; des services plus fréquents, une meilleure interconnexion des réseaux.

Le transport collectif est un service qui coûte cher, c'est un fait. Tout le monde doit contribuer à son financement à commencer par ceux qui l'utilisent. Plein d'alternatives existent pour ne pas tomber dans une impasse irréversible : la tarification solidaire, permettant aux usagers en plus grande capacité financière de compenser ceux qui le peuvent moins ; faire baisser les abonnements déjà bas pour fidéliser les usagers et augmenter les titres uniques,...

L'ADTT défend un transport collectif de haute qualité, seul moyen capable de convaincre un automobiliste de laisser sa voiture au garage. Elle essaie à travers son positionnement et ses actions de rester garante d'un réseau attractif, ce qui passe par une sécurisation de ses sources de financement et non pas leur précarisation qu'amènerait inévitablement la gratuité.



Notre débat public du 16 novembre 2018

Une cinquantaine de personnes ont assisté à notre débat, salle 120 des Halles de Tours. Nous avons regretté l'absence de nombreux élus. M. Frédéric Augis, vice-président de la Métropole et maire de Joué-les-Tours avait, seul, envoyé une lettre d'excuses dans laquelle il nous encourageait à poursuivre notre action. Trois thèmes figuraient à l'ordre du jour :

■ **La future ligne B du tramway.** Le tracé Béranger, retenu quelques jours auparavant par la ville de Tours, tracé que l'ADTT avait toujours privilégié, permettait à Jean-François Troin d'exprimer notre satisfaction, en rappelant les atouts de ce passage en centre-ville. À propos du campus de Grandmont, il était noté la proximité des bâtiments universitaires par rapport à l'avenue de Bordeaux et le rôle négatif que pourrait jouer un parcours sinueux sur l'attractivité de la ligne. Il était enfin signalé le très probable et prochain 4^{ème} appel à projets lancé par l'État pour les Transports Collectifs en site propre (TCSP), appel auquel Tours se devait de participer en étant prête dans sa présentation de la ligne B.

■ **La liaison ferroviaire entre les gares de Tours et Saint-Pierre des Corps.** Avec l'appui d'un diaporama très explicite,

Daniel Bernard (CFDT), porteur du projet, démontrait la faisabilité de cette liaison en utilisant une emprise SNCF disponible, le long de la rue Édouard Vaillant, sans expropriations et sans recouper les voies actuellement exploitées. Un trajet rapide de quelques minutes, un investissement total d'environ 15 à 20 millions d'euros (soit environ le coût d'un seul kilomètre de tramway) constituent les atouts de ce projet. Un rachat de la plate-forme par la Métropole permettrait de passer à la réalisation.

■ **L'avenir de la ligne ferroviaire Tours-Loches.** À l'aide d'une projection de diapositives et d'une vidéo, Bernard Verdier, utilisateur régulier de la ligne et membre de l'ADTT, montrait les incohérences dans l'exploitation de la ligne, rappelait le retard pris par les travaux pourtant votés dans le cadre du CPER (contrat État-Région). Suite aux nombreuses rencontres initiées par l'ADTT auprès des responsables du transport et élus, il appelait à une décision financière rapide pour sauver cet axe essentiel de la mobilité dans l'espace métropolitain. Si les sommes engagées au CPER ne sont pas utilisées avant 2020, rappelait-il, elles seront annulées.

En conclusion et après débats avec la salle, l'ADTT soulignait une fois de plus la nécessité de réaliser rapidement les différents projets de transports collectifs, au vu de l'urgence climatique, et faisait appel aux bonnes volontés pour venir renforcer son conseil d'administration confronté aujourd'hui à de multiples domaines de réflexion et d'action.

Maquette et mise en page : Nicole Joulin
Équipe de rédaction : Jean-Marie Beauvais, Daniel Bernard, Mathias Cureau,
Jean-François Hogu, Jean-François Troin, Bernard Verdier

172 rue de Boisdénier 37000 Tours
adttouraine@gmail.com - adttouraine.com - facebook.usagersbustramtours

Association membre de la FNAUT