



Vie de l'association

Depuis la parution du précédent numéro de Métropolitram, au début de l'année 2020, l'ADTT a dû modifier sensiblement ses actions en raison de la crise sanitaire. C'est ainsi que nous avons dû renoncer à organiser nos deux réunions publiques annuelles et que notre assemblée générale s'est déroulée exceptionnellement par correspondance. A ce propos, nous saluons l'entrée au Conseil d'administration d'Alain Breuvart validée lors de cette dernière assemblée générale.

Mais l'ADTT n'a pas renoncé pour autant à rencontrer les élus pour connaître leurs préoccupations et leur faire connaître nos propositions : Christophe Fromont (maire de Villebourg et délégué communautaire aux mobilités de la Communauté de communes Gâtines Choissilles - Pays de Racan), Maria Lépine (maire de Villandry), Sophie Auconie (députée de la circonscription de Loches), Charles Fournier (conseiller régional, délégué à la transition écologique et citoyenne). Des demandes de rendez-vous ont été adressées aux nouveaux élus, Wilfried

Schwartz (président de la Métropole Tours Val-de-Loire) et Emmanuel Denis (maire de Tours). Par ailleurs, pour maintenir le contact avec ses adhérents, l'ADTT a publié deux lettres d'information : sur les mesures à prendre pour que les transports collectifs puissent respecter la distanciation physique à un moment où certains vont préférer l'autosolisme pour éviter la contagion virale, sur les enjeux des élections municipales et plus particulièrement la question du tracé de la ligne B du tramway, sur la vie d'engagement que fut celle de Jean-Claude Oesinger le fondateur de notre association décédé le 25 mars 2020, pendant le confinement.

L'ADTT a enregistré durant l'année 2020 six nouvelles adhésions. Ce n'est pas suffisant sachant que, parallèlement, il faut décompter les départs, suite à un déménagement voire à un décès. C'est pourquoi, le Conseil d'administration a décidé d'aller plus au contact des usagers en 2021.

L'ADTT croit en l'avenir du transport collectif mais une incertitude se profile : les usagers perdus reviendront-ils après la crise du coronavirus ? A nous, à vous nos adhérents, de les convaincre.

Bulletin d'adhésion ou renouvellement 2021

M / M^{me}, Nom : Prénom

Adresse :

Ville : Code postal :

Téléphone : Adresse mail :

Adhère à l'ADTT pour l'année 2021 ☐ Cotisation minimale : 16 € - Étudiants 10 € ☐

Renouvelle son adhésion 2021 à l'ADTT ☐

Envoyer bulletin et chèque à Jean-François Hogu, 3 rue Marcel Nay - 37400 Amboise



Maquette et mise en page : Nicole Joulin
Équipe de rédaction : Jean-Marie Beauvais, Jean-François Troin, Vincent Degeorge,
Alain Breuvart, Bernard Verdier, Luc Léger.

17, Quai du Général de Gaulle - 37400 Amboise
adttouraine@gmail.com - adttouraine.com - facebook.usagersbustramtours

Association membre de la FNAUT

Ligne B du tram de Tours

Le tracé est validé ! C'est ce qui ressort de la conférence de presse donnée par la Métropole le 17 octobre 2020 avec les élus concernés par la nouvelle ligne ; le président de la Métropole et maire de La Riche, le vice-président de la Métropole en charge des mobilités, le maire de Tours et le maire de Chambray-lès-Tours. Cette ligne, longue de 15 km, ira, d'est en ouest, d'un parc-relais situé à la Papoterie à un parc-relais situé à La Riche près du périphérique. Elle passera par l'hôpital Trouseau, les rues de Saussure et Léo-Délibes, la gare de Tours, la rue Charles-Gille, la place Jean-Jaurès, le nord du boulevard Béranger, puis traversera le nouveau quartier des casernes Beaumont-Chauveau, desservira la ZAC Plessis-Botanique, et empruntera la rue de la mairie à La Riche.

Ligne TER Tours-Loches

La ligne sera sauvée ! C'est ce qu'affirment à l'unisson les décideurs, tous bords confondus ; le président de la

Région Centre Val-de-Loire, le conseiller régional chargé de la transition écologique, la députée de la circonscription de Loches, un sénateur d'Indre-et-Loire, le maire de Loches, ... Et effectivement, l'avenant 5 du Contrat de plan Etat-Région prévoit une régénération et une modernisation de la ligne Tours-Loches pour un montant de 40 M€ dont 38,08 M€ à la charge de la Région.

Dans les deux cas, l'ADTT se félicite de ces décisions, toutes deux attendues depuis longtemps. Mais en ce qui concerne la ligne Tours-Loches, l'ADTT reste inquiète car, à ce jour, toutes les garanties n'ont pas été apportées quant au financement des travaux de refonte de la signalisation qui sont nécessaires pour augmenter significativement la fréquence de la desserte afin de capter l'important potentiel de trafic qui caractérise cet axe. Plus largement, c'est l'ensemble de l'étoile ferroviaire que l'ADTT souhaiterait vivement voir rapidement « ré-allumée » ; d'où le dossier central de ce 15^{ème} numéro de notre bulletin.

Jean-Marie Beauvais



© Alain Breuvart

Dossier : Étoile ferroviaire

Le réseau des petites lignes SNCF semble voué à l'abandon. Leur devenir pourrait être tout autre pour constituer un futur « RER » tourangeau. L'ADTT vous explique comment, pages 6 à 11.

Bifurcation de La Membrolle sur-Choisille

A gauche, un TER sur la ligne Tours-Le Mans
A droite la ligne Tours-Vendôme

ADTT
Association pour le Développement
des Transports collectifs en Touraine

La ligne B du tram prend forme !

L'ADTT exprime sa satisfaction de voir la ligne B du tramway tourangeau confirmée après les déclarations de la Ville et de la Métropole. Sa mise en service est maintenue à la date de 2025. Est en même temps confirmé son passage par le Boulevard Béranger, longtemps contesté par des opposants divers, s'appuyant sur une menace touchant les platanes et le mail lui-même. La solution qui se précise serait d'installer les 2 voies de tram côté nord du boulevard (nous montrons un peu plus loin qu'il serait possible de les mettre au Sud), laissant l'autre côté pour les voitures et l'accès des commerçants forains au mail central accueillant les marchés.

Un réaménagement de la Place Jean Jaurès

Nous avons depuis longtemps milité pour l'adoption d'un triple aiguillage aux bifurcations des lignes A et B, ce qui est monnaie courante dans les villes du Nord et de l'Est de l'Europe, car elle permet d'avoir une diversité de directions des lignes de tramway. Ici, la ligne B bifurquant de Béranger vers le Nord pourrait ainsi assurer des liaisons La Riche-Tours Nord bien utiles pour franchir la Loire. Ces triples aiguillages permettent aussi, en cas d'incident sur une portion de ligne, de continuer à assurer un service sur une autre portion. Cet aménagement serait bienvenu Place Jean-Jaurès et une vaste esplanade piétonnière serait ainsi dégagée face à l'Hôtel de Ville, la circulation automobile contournant assez aisément cette esplanade. Des couloirs pour cyclistes seront aussi implantés dans ce nœud complexe qu'est la Place Jean-Jaurès. Nous n'en connaissons pas le détail pour l'instant. Le système d'aiguillage à trois branches est aussi à prévoir au carrefour de Verdun. Il autoriserait des liaisons Joué-les-Tours Chambray.

Terminus à Chambray

Nous nous interrogeons sur la pertinence d'un terminus avec parc-relais à la Papoterie, Chambray-les-Tous (à proximité du rond-point du boulevard périphérique avec la RD 943), ceci pour plusieurs raisons. La première est que la densité urbaine s'arrête à 500 mètres après le CHU. La deuxième raison tient en ce qu'il existe actuellement une ligne de train Tours-Loches qui va être rénovée à grand frais, dans le but d'attirer les automobilistes en provenance de Loches, Cormery, Truyes, Esvres, etc. Or, si le tramway va au plus près de la rocade, il privera la ligne de train d'un potentiel de passagers, car il maintiendra voire augmentera le nombre d'automobilistes sur la « route de Loches ». Enfin l'on sait que lorsqu'un automobiliste a le choix sans contrainte entre deux parcs-relais, il va au plus près de sa destination : il en est ainsi à Tours-Nord, où les automobilistes plébiscitent le parking de la Tranchée et délaissent celui de Jemmapes. On peut donc douter de l'efficacité d'un P+R (parc-relais) à la Papoterie, alors qu'il y en aura un au CHU.

Du CHU à la Papoterie, le tracé est long de 2,5 à 3 km, ce qui peut représenter un coût de plusieurs dizaines de millions d'euros, auquel il faut ajouter celui du parking. Pour ces différentes raisons, et dans l'éventualité d'arbitrages financiers, sans doute faudrait-il envisager de surseoir à cette portion. Sinon, il est aussi possible d'envisager une solution intermédiaire avec voie unique sur ce secteur en bout de ligne, avec si nécessaire un évitement à mi-parcours pour diminuer le temps d'attente.

Un dépôt au Sud

Il était prévu, mais il semble oublié : l'ADTT souhaiterait qu'on n'oublie pas d'aménager un dépôt de rames au Sud du Cher. En cas de blocage du réseau au cœur de la ville de Tours, ou même au Nord, le réseau pourrait se retrouver totalement privé de rames de tramway. Ce fut le cas pendant plus d'un mois à l'été 2015 sur la partie sud de la ligne A, suite à l'incendie en pleine nuit du pont qui enjambe les voies SNCF sur l'avenue de Grammont. Un autre avantage d'un tel dépôt est de pouvoir faire commencer et terminer les services aux mêmes horaires pour les deux sens de circulation. Le sens de circulation pour l'instant, en effet, le premier départ de Joué-lès-Tours ne peut se faire que 50 minutes après le premier départ de Tours-Nord. Ainsi à l'arrêt Liberté, le premier départ vers Vaucanson n'est qu'à 6 h.

Prolongation vers l'aéroport

Si nous souhaitons ce dépôt au Sud, il nous semble au contraire bien prématuré de vouloir prolonger la ligne A jusqu'à l'aéroport de Tours, pour quelques raisons simples. Tout d'abord parce qu'il ne reçoit que très peu de passagers (3 avions / jour), et que pour ceux-ci, une navette bus jusqu'au terminus Vaucanson serait pour l'instant plus pertinente et bien moins coûteuse. Ensuite parce que l'avenir de ces lignes aériennes n'est pas assuré, encore moins le développement de nouvelles, d'autant que Tours est à deux heures de train au maximum de quatre aéroports internationaux : Orly, Roissy, Bordeaux et Nantes. Enfin parce que l'on ne connaît pas non plus le devenir du site de la Base Aérienne et de ses futurs aménagements.

Configuration du Boulevard Béranger

Il existe trois possibilités pour le passage du tramway sur le boulevard Béranger.

- **La première** serait de placer les deux voies au Nord du mail. Cette partie est plus étroite que la partie sud. Elle oblige à passer plus près des arbres, mais aussi plus près des bâtiments. Elle permet de laisser le côté sud à une double voie vélos le long du trottoir, à une double voie automobile, et à un stationnement assez large le long des arbres, notamment pour les véhicules des marchés.
- **La seconde** option serait l'inverse de la première : les deux voies automobiles au Nord, et les deux voies tramway au Sud. Comme la largeur est plus grande au Sud, le tram peut être plus loin des arbres, notamment si ceux-ci sont longés par les voies vélos. Il serait aussi possible de faire un quai central pour les stations dans les deux sens de circulation, ce qui est source d'économie. Dans ce cas, on aurait en revanche moins de places de stationnement. Cette option avait été écartée dans l'hypothèse première où la ligne devait emprunter le boulevard Heurteloup en raison de l'angle de giration nécessaire pour tourner sur la place du Maréchal Leclerc (gare). Il nous semble qu'elle peut être reprise, d'autant que, là aussi pour une question de giration, elle faciliterait la réalisation de l'aiguillage à trois branches de la place Jean-Jaurès.
- **La troisième** option, à savoir de faire passer une voie de tram de chaque côté du mail, n'est pas envisageable : elle coûterait bien plus cher, entraînerait des travaux des deux côtés du boulevard et compliquerait la circulation automobile.

Les coûts d'une ligne de tramway

Le débat revient régulièrement, et c'est bien légitime : une ligne de tramway est un investissement très lourd pour la collectivité. Nous avons plusieurs fois répondu à ce débat avec des chiffres. Ainsi avons-nous montré que le BHNS (Bus à Haut Niveau de Service), s'il coûte moins au départ, n'est pas moins cher sur le long terme, et ne peut pas transporter autant de passagers que le tramway. Nous avons également organisé une réunion publique où étaient présentées de nombreuses options techniques pour la réalisation d'une ligne de tramway, qui permettent de faire des économies. Il est toujours utile de préciser que les positions défendues par notre association prennent en compte le rapport coût / bénéfice, et que si nous en sommes de fervents partisans, nous ne défendons pas le tramway « quoi qu'il en coûte ».

La voie unique (bidirectionnelle) est une solution intéressante sur de petites portions entre deux stations : faire circuler le tramway sur la même voie dans les deux sens. On gagne en place, et on peut faire des économies. Ceci est appliqué rue de la Roë à Angers. Pour la ligne B, cette solution pourrait par exemple s'appliquer à la rue Giraudeau (Tours), qui est partagée avec les automobiles et les cyclistes (500 m). Sous réserve de connaître les emprises disponibles, on pourrait aussi l'appliquer à La Riche, entre la mairie et le terminus (750 m), et entre Trousseau et la Papoterie.

Tramway sur voie unique bidirectionnelle rue de la Roë à Angers (Cliché Wikipédia)

D'autres affinages sur le tracé de la ligne B

Les études ont permis de préciser et d'affiner le tracé de la ligne sur d'autres secteurs de l'agglomération afin de mieux l'insérer dans les quartiers traversés. C'est le cas dans le quartier des Fontaines qui sera ainsi mieux désenclavé, dans la traversée des Casernes où une partie des services de l'Université François Rabelais sont installés et dans la traversée de La Riche. Ces précisions de tracé sont indispensables avant l'établissement du dossier présenté pour la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et pour l'obtention de subventions de l'État, voire de l'Europe, en faveur du projet.

Avec le tram B un nouveau tracé pour le BHNS

Une nouvelle ligne de tramway entraîne un nouveau plan des lignes de bus. Dans cette optique, le Conseil Métropolitain a choisi de conserver la ligne de BHNS (bus à haut niveau de service) actuelle dénommée Tempo dans sa portion nord, et d'en modifier la partie sud.

Point noir : le boulevard Heurteloup

Dans sa portion du Boulevard Heurteloup, le BHNS est fortement ralenti et ne remplit pas sa fonction, surtout dans le sens est-ouest, en raison du manque d'une voie réservée. Il est impératif que ceci soit corrigé, sans attendre 2025. C'est d'autant plus faisable que le sens ouest est (sortie de ville) est beaucoup moins encombré et plus fluide, et pourrait se voir amputé sans grand problème d'une voie pour les automobiles. En outre, cette voie réservée pourrait profiter aux autres lignes de bus qui empruntent le Boulevard.

Deux options en Centre-Ville

Pour la traversée du centre-ville, en arrivant de Tours-Nord via le boulevard Heurteloup, deux tracés sont évoqués.

- 1 .** Gare de Tours – Rue Edouard Vaillant – Atlantes
- 2 .** Gare de Tours – Avenue de Grammont – Avenue De Gaulle – Rue Edouard Vaillant - Atlantes



La première solution a notre préférence dans la mesure où il apparaît assez clairement que la seconde fait véritablement doublon (même « triplon »!) avec les deux lignes de tramway entre Jean-Jaurès et Liberté-Saint-Paul.

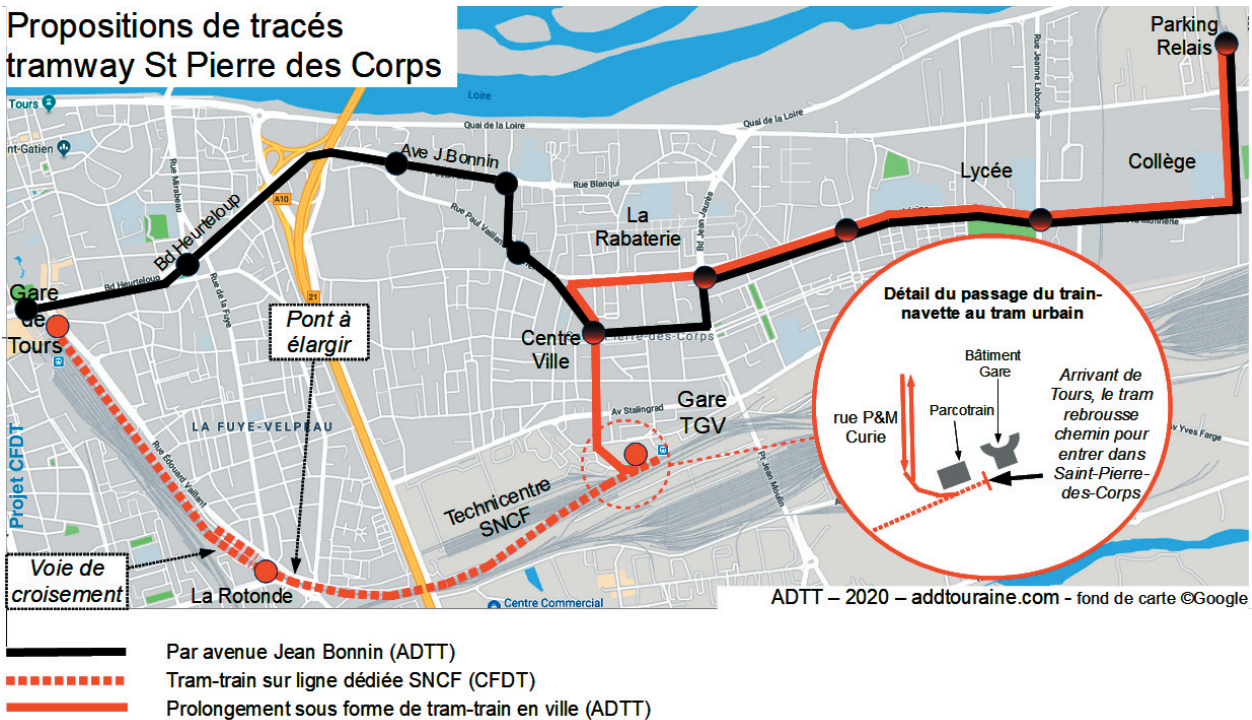
Plus loin que les Atlantes !

Il est prévu que le BHNS ait son terminus dans la zone commerciale des Atlantes à Saint-Pierre-des-Corps. Pourquoi ne pas aller plus loin ? Dans cette importante zone d'activité, se trouvent en effet de nombreuses entreprises et commerces, mais aussi

un lycée, un collège et beaucoup de terrains de sport, que les jeunes sont obligés de rejoindre en 20 minutes à pied depuis les Atlantes (souvent de nuit), sinon en voiture, car la desserte en bus y est très pauvre, malgré la proximité immédiate du dépôt de bus Fil Bleu.

En outre, l'avenue Jacques Duclos est un axe d'entrée de ville, où la circulation automobile y est en permanence très importante. Il nous semblerait donc opportun de prolonger ce tracé, et, pourquoi pas, d'y envisager un parc-relais à l'extrémité.

En attendant le tramway à Saint-Pierre-des-Corps



En attendant que Saint-Pierre-des-Corps profite du tramway, et pour le préfigurer, nous suggérons qu'une seconde ligne de BHNS relie dès maintenant le lycée Martin Nadaud à la gare de Tours, en passant par la Rabaterie et le centre-ville de Saint-Pierre-des-Corps.

Nous tenons d'ailleurs à rappeler que la métropole s'était également engagée à lancer dès maintenant les études pour une troisième ligne Saint-Pierre-des-Corps Saint-Cyr-sur-Loire, ceci afin de ne pas attendre 2037 pour sa mise en service, si l'on se fie au délai qui aura été nécessaire pour la deuxième ligne. L'ADTT s'est préoccupée depuis longtemps de la liaison entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps en suggérant diverses solutions.

Ci-dessus un croquis de nos dernières propositions, incluant une liaison entre les deux gares.

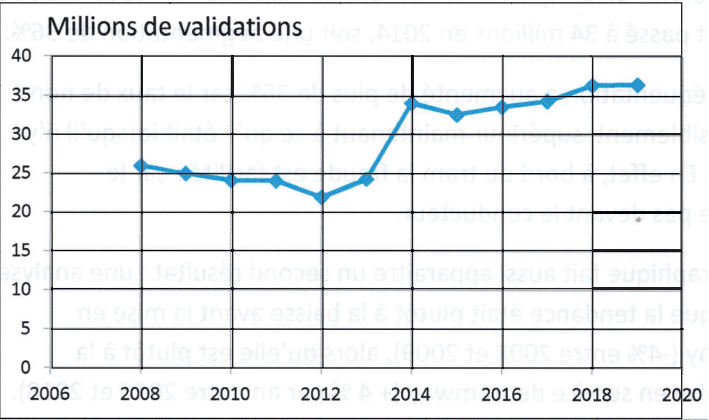
Pour comprendre le Croquis

Le tracé en noir reprend le projet de tramway de la gare de Tours à Saint-Pierre-des-Corps via l'Avenue Jean Bonnin ; il dessert Saint-Pierre-Centre, la Rabaterie, le lycée puis un parc-relais près des quais de la Loire.

Le tracé en rouge débute en gare de Tours (pointillés) sur emprise SNCF non utilisée actuellement, avec une station de croisement à La Rotonde (projet CFDT). A la gare TGV, le tram rebrousse (trait continu) pour entrer dans le centre de St Pierre-des-Corps, desservir la Rabaterie puis poursuivre à l'est, comme l'autre tracé.

Impact du tramway sur la fréquentation du réseau Fil Bleu

Fréquentation du réseau Fil Bleu de 2008 à 2019



Source : annuaire Céréma des transports collectifs urbains de province pour les années 2008 à 2017, et rapport annuel Fil Bleu 2019 pour les années 2018 et 2019.

Pour mesurer l'impact du tramway mis en service en septembre 2013 sur la fréquentation du réseau Fil Bleu, quelles années comparer, sachant qu'une fréquentation que l'on pourrait qualifier de « normale »¹ a souvent été contrariée par des événements non imputables à l'exploitant :

- **2010**, grève nationale contre le projet de réforme

des retraites présenté par le gouvernement Sarkozy ;

- **2011 et 2012**, travaux de construction du tramway et notamment dans la rue Nationale où passe l'axe principal du réseau;

- **2015**, incendie sous le pont de Verdun le 11 juillet si bien que le tramway ne circule plus pendant des semaines entre la station Liberté et son terminus sud;

- **2019**, grève nationale contre le projet de réforme des retraites présenté par le gouvernement Macron (26 jours de grève en décembre !).

L'année 2014, première année pleine après la mise en service du tramway tourangeau, sera donc à comparer à l'année 2009 (dernière année « normale » avant la mise en service de la ligne A).

Le nombre de validation en 2009 était de 25 millions et il est passé à 34 millions en 2014, soit une augmentation de 36%.

Et, en réalité, la fréquentation a augmenté de plus de 36% car le taux de non-validation est sensiblement supérieur maintenant à ce qu'il était lorsqu'il n'y avait que des bus. En effet, à bord du tram la fraude est facilitée

car le voyageur ne passe pas devant le conducteur.

La lecture de ce graphique fait aussi apparaître un second résultat : une analyse plus fine montre que la tendance était plutôt à la baisse avant la mise en service du tramway (- 4% entre 2008 et 2009), alors qu'elle est plutôt à la hausse après la mise en service de tramway (+ 4% par an entre 2016 et 2018).

En conclusion, l'impact du tramway sur la fréquentation du réseau² est double : non seulement la fréquentation du réseau de Tours³ a augmenté d'au moins 36% lors de sa mise en service, mais, en plus, une baisse de la fréquentation du réseau de 4% par an a été remplacée par une hausse de 4% par an.



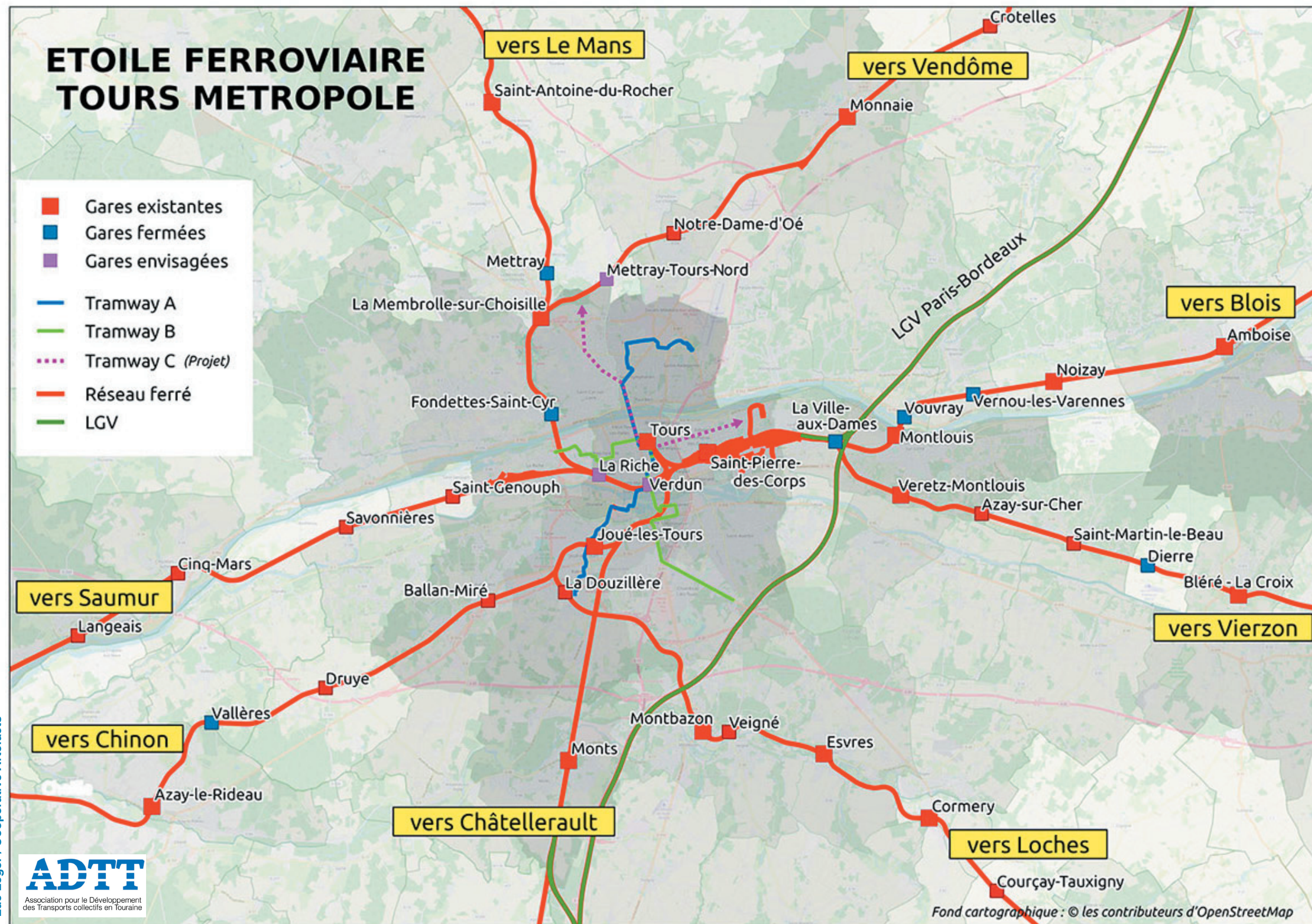
¹ - Ce qui ne veut pas dire pour autant qu'une année dite normale n'a pas connu son lot habituel de conflits limités (par exemple, grèves contre la loi travail en 2016).

² - Il s'agit bien de l'impact sur la fréquentation du réseau dans son ensemble. L'impact du tramway sur la fréquentation de la ligne d'autobus qu'il a remplacée est bien plus fort.

³ - Pour une comparaison avec d'autres villes, voir l'article de Vincent Gagnière paru dans la revue Transports urbains n° 119 (novembre 2011) pages 34 et 35.

ETOILE FERROVIAIRE TOURS METROPOLE

- Gares existantes
- Gares fermées
- Gares envisagées
- Tramway A
- Tramway B
- - - Tramway C (Projet)
- Réseau ferré
- LGV



L'étoile ferroviaire tourangelle

L'étoile ferroviaire de Tours, exceptionnelle par ses huit branches conservées, est un atout largement sous-utilisé pour les déplacements. Elle constitue une chance pour demain et l'ADTT propose, carte double page à l'appui, sa revalorisation à la fois locale et régionale.

Le développement des étoiles ferroviaires

Dès l'origine du transport ferroviaire, le réseau national s'est développé en étoile autour de Paris à l'instar du grand réseau routier principal qui l'avait précédé. Par suite, et de proche en proche, les agglomérations desservies par une voie ferrée principale ont à leur tour développé chacune un réseau plus ou moins en étoile s'appliquant à leurs lignes secondaires.

Dans le cas de l'étoile ferroviaire tourangelle, c'est précisément ce réseau secondaire qui est visé alors que celui-ci a déjà largement été frappé d'un processus d'abandon par la SNCF.

Un enjeu au plan national

La question du devenir des étoiles ferroviaires a été portée au plan national par de nombreux organismes d'études et de réflexions sur les mobilités tels que le GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport).

De nombreuses agglomérations ont déjà franchi le cap de constitutions de dossiers très étayés proches de projets telles que Caen, Chartres, Amiens, Grenoble, pour n'en citer que quelques unes et ... Tours.

Dans le cas de Tours, on peut citer les études réalisées en 2013 dans le cadre du dossier approuvé du SCOT de l'agglomération tourangelle et celles de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours :

En décembre 2017, l'ATU (Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Tourangelle) a publié une étude particulièrement détaillée sur l'étoile ferroviaire tourangelle en analysant les multiples paramètres correspondant à un état des lieux précis de chacune des 8 branches de l'étoile.

Cette étude, qui reste totalement d'actualité, mérite l'attention particulière que lui accorde l'ADTT puisqu'elle définit comme suit ses objectifs (extrait opus cité) :

- **Identifier** les aires d'attractivité des 8 branches ferroviaires de l'étoile tourangelle ;
 - **Recenser**, pour chaque corridor, la présence humaine au travers de plusieurs indicateurs habitants, emplois, actifs occupés, logements) ;
 - **Appréhender** les interconnexions possibles entre le réseau ferroviaire et les circulations routières.
- Un classement des corridors est établi à partir de ces critères et de leurs analyses, donnant la possibilité aux différents gestionnaires du réseau ferroviaire et aux élus d'identifier les secteurs à développer en priorité.

L'apport très détaillé fourni par cette étude sur chacune des 8 branches de l'étoile tourangelle reste d'une importance fondamentale pour nourrir les débats qui ne manqueront pas de s'ouvrir autour de la promotion de l'étoile ferroviaire mise en avant déjà de longue date par l'ADTT. Accéder à l'étude. <http://www.atu37.org/Download/pdf/EFdeTours.pdf>

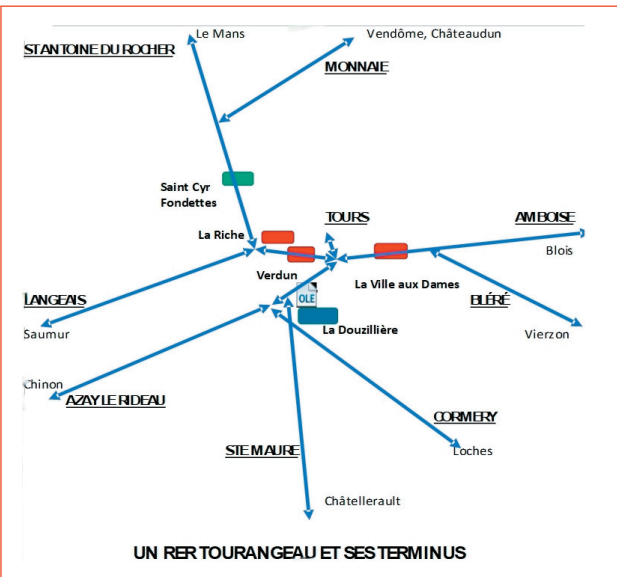
Les objectifs de l'ADTT

Partant de ces premières réflexions, l'ADTT a estimé qu'il fallait relancer l'amélioration de l'étoile ferroviaire tourangelle, en utilisant son exceptionnelle densité (8 branches soit autant que Lyon (1,3 million d'habitants) et plus que Toulouse (6 branches pour 968 000 habitants) en adoptant les objectifs suivants :

- **Contribuer** à désengorger les villes du trafic automobile issu des déplacements quotidiens.
- **Améliorer** la desserte voyageur de l'aire métropolitaine en réduisant l'usage de la voiture dans l'agglomération
- **Au-delà**, permettre de meilleures relations régionales par le rail en reliant Tours à des villes voisines.

Le double projet de l'ADTT

Un RER tourangeau



Cette étoile pourrait en premier lieu être exploitée à la manière d'un « RER » tourangeau, desservant des terminus rapprochés en périphérie de la ville par des sortes de navettes, comme cela existe déjà pour Bléré-La Croix. On peut ainsi lister comme terminus potentiels : Saint Antoine du Rocher, Monnaie, Amboise, Bléré-La Croix, Cormery, Sainte Maure-Noyant, Azay-le-Rideau, Langeais. Ces terminus sont soulignés sur le schéma ci-dessus. Enrichie par la réouverture de la gare de Saint-Cyr-Fondettes, la création de stations à La Riche, au carrefour de Verdun (voir encadré), à La-Ville-aux-Dames et par une correspondance tram créée à La Douzillière (voir encadré), l'étoile permettrait des temps de trajets d'une rapidité incomparable dans cette 1^{ère} couronne urbaine. Les navettes pourraient

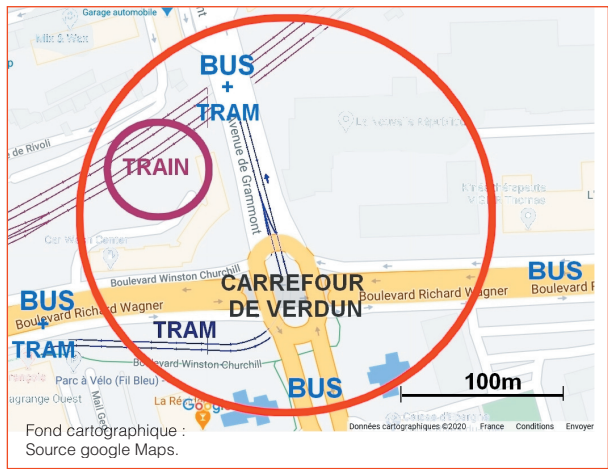
assurer des liaisons directes de périphérie à périphérie, lesquelles n'existent pas aujourd'hui (par exemple de Mettray à La Ville aux Dames), en permettant, de plus, des correspondances faciles Grandes Lignes et TGV à Saint-Pierre-des-Corps. On supprimerait ainsi le passage obligé en gare de Tours tout en réduisant l'encombrement des voies entre Tours-Centre et Saint-Pierre-Corps. Cette idée d'un « contournement ferroviaire » de la ville était due à l'association ARIAL de Saint-Pierre-des-Corps et l'ADTT l'avait jadis soutenue. Avec la station Verdun, on obtiendrait une fluidité très améliorée dans les relations intra métropolitaines.

Un service de TER amélioré

On peut aussi en second lieu assurer des relations plus lointaines en Touraine et vers des villes proches (proximité régionale) en utilisant la même infrastructure. Seraient ainsi prioritaires, car menacées et pourtant indispensables aux relations entre Tours et son arrière-pays, **les lignes vers Loches et Chinon**, puis en 2^{ème} priorité des dessertes vers Le Mans et Vendôme, voire Châteaudun. **La ligne de Loches**, particulièrement fragilisée, devrait bénéficier d'un remaniement complet de son infrastructure et de dessertes plus nombreuses et plus rapides. Enfin, devraient être renforcées des relations avec Blois, Vierzon et Saumur sur des lignes qui sont en bon état, et où il s'agirait essentiellement d'améliorer les horaires souvent mal adaptés aux besoins de déplacement et d'augmenter les fréquences.

Alors que l'on souhaite relancer le tourisme ligérien, on disposerait avec l'étoile ferroviaire, rénovée et renforcée, d'un excellent moyen d'accès aux sites touristiques de la région, ceci s'ajoutant aux relations domicile-travail ou domicile-enseignement nettement facilitées.

Une gare d'échanges carrefour de Verdun Bus / Tramway / TER

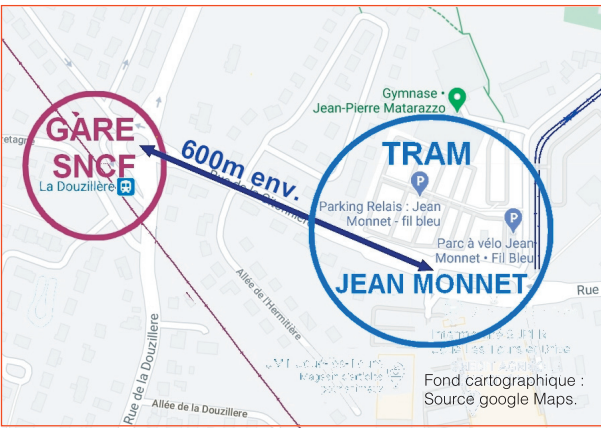


Déjà sous la mandature de Jean Germain, un pôle de connexion entre tramway et réseau ferroviaire avait été envisagé sur le pont proche du carrefour Verdun franchissant les voies ferrées. Ce projet n'a guère avancé. Il est pourtant riche de possibilités. Une nouvelle station de tram reliée à un ascenseur donnerait accès à une gare en contrebas où passent des TER venant du Nord, de l'Ouest et de l'Est de la Métropole. Par correspondance, on pourrait ainsi joindre Saint-Pierre-des-Corps aussi bien que Mettray, Notre Dame d'Oé,

Savonnières, Montlouis ou Vézetz. On éviterait une rupture de charge en gare de Tours, laquelle pourrait être soulagée d'une partie de son trafic.

La gare de la Douzillière

La gare SNCF de la Douzillière est située sur la commune de Joué les Tours. Sa proximité immédiate avec la station terminus Jean Monnet du tram est une véritable opportunité qui a été négligée dans sa capacité d'offrir un pôle d'échanges primordial entre la gare de la Douzillière et sa connexion avec le terminus tram, le parking relais et la branche de l'étoile ferroviaire Tours-Loches. Un prolongement de 600 m environ de la ligne du tram N° 1 valoriserait tant le tram que le train dans le cadre du développement de l'étoile ferroviaire.



Conclusion de l'ADTT

Nos propositions permettraient d'obtenir sur la même infrastructure et sans constructions nouvelles deux types de services à proche et moyenne distance, tout à fait complémentaires. Ceci demanderait bien sûr des aménagements techniques : signalisation, voies d'évitement, aiguillages, implantation de terminus avec une voie en cul-de-sac (les techniciens disent : en tiroir). Cela aurait évidemment un coût. Mais il serait sans comparaison avec celui des travaux routiers que nous voyons se dérouler depuis des années sans discontinuer (cf. l'élargissement à 3 voies de l'autoroute A10 au Sud de Tours pour un montant de 244 M € assumé totalement par Vinci Autoroutes).

Se poserait bien sûr la question du mode de traction : 4 axes seulement sur les 8 sont électrifiés. Mais il existe aujourd'hui des solutions de modes hybrides qui permettraient d'avoir des trains peu gourmands en énergie et non polluants. Quoi qu'il en soit, les bienfaits d'une étoile ferroviaire bien exploitée seraient incomparables pour la mobilité dans la Métropole et dans ses relations avec le monde rural et les villes voisines.

Depuis plus de 30 ans, nous vantons cette étoile ferroviaire sans qu'il en soit tiré parti.

Le temps est venu de le faire !

La tarification des transports en commun en région tourangelle

Les transports urbains dans la Métropole

Les titres de transport de Fil Bleu sont valables sur le tram et les bus ainsi que dans les trains Rémi entre Tours et St Pierre des Corps. Cette possibilité est peu connue des utilisateurs des transports en commun (TC), d'autant qu'elle n'apparaît pas sur les plans du réseau Fil Bleu. Pour augmenter l'attractivité des TC il conviendrait, à l'image de ce qui est pratiqué à Paris depuis plus de 45 ans avec la carte Orange, mais plus près de nous à Orléans et à Bourges, que les usagers puissent utiliser les trains Rémi depuis toutes les gares implantées sur le territoire Métropolitain vers une autre gare de cette zone avec l'abonnement Fil Bleu.

Les transports interurbains en Touraine

Depuis 2017, les transports interurbains sont gérés par la région Centre Val de Loire qui a dû harmoniser les tarifs des différents opérateurs : la SNCF pour les TER et les 6 départements pour les cars.

C'est sous le label Rémi (Réseau des mobilités interurbaines), qu'est mise en place une nouvelle tarification qui intègre :

- les trains Rémi express, ex Intercités comme Tours Orléans Paris.
- les trains Rémi, ex TER.
- les cars, ex Fil Vert en Indre et Loire (Route 41 pour le Loir et Cher).

Cette nouvelle tarification se devait d'harmoniser celle des trains basée sur le kilométrage et celle des cars qui était forfaitaire à 2 euros par trajet.

Ce soucis d'harmonisation louable conduit à des distorsions tarifaires très pénalisantes entre les deux modes train ou car. Pour les trains, les longs trajets sont facturés 9 euros, les moyens 6 et les courts 3 euros, alors que pour les cars le tarif est unique à 3 euros quelle que soit la distance ! Cette différence tarifaire a des effets pervers. De plus, sur le site Rémi, on dénombre 36 formules d'abonnement !

L'impact des tarifs sur la fréquentation

Si nous prenons le cas des liaisons Tours Chinon et Tours Loches.

Tours-Chinon c'est :

8 trains / jour en 45 minutes à 9 euros
2 cars / jour en 70 minutes à 3 euros dont 1 en fin de soirée

Tours-Loches c'est :

2 trains / jour en 62 minutes à 9 euros
13 cars / jour en 62 minutes à 3 euros dont certains à des horaires très voisins du train.

On voit donc que, si sur certaines liaisons la différence de tarif entre car et train est sans conséquence sur la répartition des voyageurs entre ces deux modes, dans le cas de Tours-Loches cette tarification a fait très nettement chuter la fréquentation du train.



© Bernard Verdier

Des RER en province ?

Au moment où les études locales sur les étoiles ferroviaires se multiplient au plan local, ce sujet gagne les hautes sphères : l'État s'empare du devenir des petites lignes SNCF dans le cadre de son Plan de Relance et, plus inattendu (ou attendu), SNCF publie ses réflexions sur une innovation dénommée SEM : Services Express Métropolitain. En quoi ce service fait-il « bouger les lignes » ?

Explications :

Face à un urbanisme dévorant les espaces naturels et agricole, il s'agit de restructurer les agglomérations à partir d'un accroissement des déplacements par trains des usagers autour des pôles urbains. L'enjeu est de

fluidifier les déplacements multimodaux dans les zones denses, mais aussi de limiter les émissions de CO₂. Le Schéma Directeur des Services Express Métropolitains, publié en octobre 2020, en pose les principes en citant les agglomérations visées par ce schéma, dont Tours.

Avant que ces principes parviennent au stade de leur mise en application, on retiendra surtout que certains « tabous » et « grands dogmes » de la SNCF ne sortiront pas indemnes des études en cours, notamment en ce qui concerne le processus d'abandon des petites lignes entrepris depuis de nombreuses années, et auxquelles on redécouvre de nouvelles vertus.

La voiture assure 81% des kilomètres parcourus par les habitants d'Indre-et-Loire

Le Syndicat des Mobilités de Touraine* (SMT) vient de publier, en novembre 2020, les résultats de l'enquête sur la mobilité des ménages résidant en Indre-et-Loire. Cette enquête s'est déroulée du 8 janvier au 4 mai 2019 : ce sont 8.700 personnes de plus de 15 ans qui ont été interrogées et 33.400 déplacements qui ont pu être décrits.

Nous extrayons de ces résultats ceux qui concernent le Partage Modal, c'est-à-dire la part de chaque mode dans l'ensemble des déplacements. Pour les très nombreux autres aspects, le lecteur pourra consulter le site : <https://emc2-touraine-mobilites.scan-datamining.com> où une mine d'informations l'attend.

Le Partage Modal en 2019 : la voiture arrive en tête partout

Au niveau du département dans son ensemble, la voiture compte pour 62% des déplacements contre 29% pour les modes actifs (marche et vélo) et 8% pour les transports collectifs. Le poids de la voiture est encore plus important lorsqu'on raisonne non plus en nombre de déplacements mais en kilomètres parcourus : la voiture représente 81% des kilomètres parcourus contre 4% pour les modes actifs et 15% pour les transports collectifs. On imagine facilement l'impact sur les émissions de carbone et les émissions de particules fines d'une telle domination automobile. Et le Conseil Départemental de continuer de financer des échangeurs, comme à Restigné et à Langeais...

La voiture domine aussi bien dans les communes du SMT (où elle compte pour 52% des déplacements) que dans le reste du département (avec 72% des déplacements). Elle est sensiblement supérieure dans ce dernier, plus rural, où les transports collectifs de qualité sont plus rares. Dans le reste du département, la part de marché des transports collectifs tombe à 4%. Là réside bien un enjeu pour notre association qui se préoccupe des mobilités sur l'ensemble.

L'évolution du Partage Modal depuis 2008 : l'impact du tramway est visible

L'évolution n'est pas connue au niveau du département car l'enquête de 2008 ne le couvrait pas entièrement. On comparera les résultats de 2019 à ceux de 2008, uniquement au niveau des communes du SMT et d'une zone incluse dans la précédente dite « noyau urbain » qui comprend la commune de Tours et les communes de la première couronne tourangelle.

Dans le périmètre du SMT, la part de marché de la voiture est passée, en 11 ans, de 57% à 53% des déplacements, soit une baisse de 4 points. Dans le périmètre du noyau urbain, la part de marché de la voiture est passée de 52% à 46% des déplacements, soit une baisse de 6 points.

Le fait que cette dernière soit supérieure traduit la proximité du tramway mis en service en 2013, c'est-à-dire entre les deux enquêtes. S'il était possible d'obtenir l'évolution du Partage Modal dans le corridor qui correspond à l'aire d'attraction du tramway, la baisse de la part de marché de la voiture serait encore plus forte. En effet, nombreuses sont les communes du noyau urbain comme La Riche ou St-Pierre-des-Corps qui ne profitent pas du tramway, ce qui fait que son impact est dilué à cette échelle.

La baisse de la part de marché de la voiture s'est faite au profit principalement du transport collectif et secondairement de la marche. Inversement, les deux-roues, motorisés ou non, n'en n'ont pas bénéficié.



En conclusion, la baisse de la part de marché de la voiture de 4 points entre 2008 et 2019 au niveau de l'ensemble des communes du SMT ne permettra pas d'atteindre l'objectif du PDU 2013-2023 qui prévoyait une baisse de la part de marché de la voiture de 8 points pour un périmètre et une durée comparables. La ligne B du tramway ne sera malheureusement pas encore en service en 2023.

* Le SMT regroupe les communes de la Métropole et celles de Vouvray, Vernou-sur-Brenne et La-ville-aux-Dames.