

Élections régionales

Le dossier central de cette nouvelle lettre d'information destinée à nos adhérents sera consacré aux questions que nous posons aux candidats aux prochaines élections régionales en matière de transport de voyageurs. Rappelons que la Région est l'Autorité organisatrice des transports (trains et autocars circulant avec la livrée « Rémi ») et que ce secteur représente à lui seul 35 % des dépenses du Conseil régional (sur un budget primitif 2021 total de 1 767 M €). C'est dire l'enjeu.

En ce qui concerne la situation actuelle, les voyageurs sont malheureusement toujours en droit de se plaindre des trains supprimés et des trains en retard. C'est pourquoi nous suggérons que, dans la convention qui lie le transporteur à la Région, les objectifs de qualité de service soient plus ambitieux et les malus plus pénalisants pour le transporteur. Par ailleurs, au risque de nous répéter, il nous faut pointer une mesure qui décourage l'utilisation du train : un tarif de 3 € par voyage si vous prenez le car entre Tours et Loches mais de 9 € si vous prenez

le train, inégalité de traitement d'autant plus incompréhensible que l'Autorité organisatrice est maintenant unique.

En ce qui concerne l'avenir, nous reconnaissons bien volontiers les avancées quant à la pérennisation d'une partie de la voie ferrée entre Tours et Loches. En effet, lors de sa séance plénière du 18 février 2021, l'Assemblée régionale a approuvé un projet de convention avec SNCF Réseau qui permet de renouveler l'intégralité de la voie (rail, traverses et ballast) entre Joué-lès-Tours et Reignac. Mais pour nous des inquiétudes subsistent. En effet, il est prévu de rétablir une vitesse limite de 75 km/h entre Joué-lès-Tours et Montbazou et de 85 km/h entre Montbazou et Reignac, alors qu'on pourrait profiter de la pose de cette nouvelle voie pour optimiser le tracé, tout en restant sur la même plateforme, et atteindre 100 km/h voire 110 km/h. Ne pas le faire c'est risquer de lire dans la presse, une fois les travaux terminés, que la Région a dépensé des dizaines de millions d'euros d'argent public sans que les voyageurs ne bénéficient d'une réduction des temps de parcours !



© Jean-Marie Beauvais

Pour l'ADTT, le président
Jean-Marie Beauvais

Les nouvelles rames « Omneo Premium »
en service sur Tours-Blois-Orléans-Paris.

la Région et les mobilités

à l'occasion des élections régionales du 20 - 27 juin 2021

Il faut insister sur la faiblesse des repères de l'électorat aujourd'hui, les conseillers régionaux étant élus dans un cadre départemental, et ce scrutin étant couplé avec les élections départementales.

Par ailleurs, l'actualité juridique évolue d'un scrutin à l'autre. Ce sera particulièrement le cas en 2021 avec de nombreuses nouveautés renforçant les compétences de l'exécutif régional depuis les dernières élections de 2015. Il n'est donc pas inutile de rappeler en préambule l'essentiel des champs de compétences des Régions avant de se concentrer sur leurs enjeux appliqués à nos territoires.

Les Régions

En plus des prérogatives qu'elles partagent avec les départements (tourisme, sport culture...), les Régions ont plusieurs compétences exclusives :

- **Les transports** : gestion des ports et des aéroports, des Trains Express Régionaux (TER), des transports routiers interurbains et scolaires, de la voirie, des gares publiques routières... Les Régions sont devenues des autorités organisatrices de transport (AOT) de plein exercice.
- Les lycées,
- La formation professionnelle,
- L'aménagement du territoire et l'environnement,
- Le développement économique,
- La gestion des programmes européens.

Réduites à treize depuis le 1er janvier 2016, les Régions de France métropolitaine ont vu leurs champs d'action dans le domaine des transports redéfinis par deux importantes lois : la loi portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTR) d'août 2015 - permettant le transfert de propriétés de réseaux aux

Régions, puis la loi d'orientation des mobilités (LOM) de décembre 2019 permettant le transfert de gestions de réseaux aux Régions.

La compétence transports est un enjeu majeur des prochaines élections régionales :

A n'en pas douter, la compétence Transports va mobiliser de nombreux débats de ces prochaines élections.

D'abord parce que la Région est devenue l'autorité organisatrice du transport collectif d'intérêt régional. Ses compétences présentent la particularité de s'étendre au rail et à la route.

Ensuite, penser la mobilité à plusieurs échelles est un véritable défi pour les années qui viennent. La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 a revu en profondeur la gouvernance en actant le passage d'une politique des transports orientée vers les grands projets à une politique des mobilités.

Quid de la compétence ferroviaire des régions ?

Cette compétence a été attribuée aux Régions dans le cadre de la loi solidarité et renouvellement urbain (SRU) du 13 décembre 2000. Depuis le 1er janvier 2002, les Régions ont donc la charge de l'organisation et du financement des services ferroviaires régionaux de voyageurs et des services routiers effectués en substitution de ceux-ci. Dans le respect d'un système ferroviaire cohérent et unique dont l'État reste le garant et la SNCF l'exploitant, les régions peuvent fixer les tarifs des services ferroviaires dans le respect des principes du système tarifaire national de la SNCF.

Le lien entre la politique ferroviaire régionale et le transport ferroviaire pose évidemment la question des relations entre les Régions et l'opérateur historique, la SNCF.

L'ADTT interroge les candidats sur ces enjeux et leurs applications sur notre territoire

1 - Compétence ferroviaire et routière de la région

- Comment envisagez-vous les perspectives d'évolution de la part du transport dans le budget de votre région, et la répartition entre les modes individuels (la route) et les transports collectifs ?
- Comment adapterez-vous la politique régionale des transports pour répondre à ces nouvelles aspirations : le cadencement horaire entre les villes de la région et l'amélioration des liaisons interrégionales ?
- Comment envisagez-vous la perspective de l'ouverture à la concurrence du service ferroviaire et routier avec des services librement organisés ?

2 - Étoile ferroviaire Tourangelle

- Bien que ne relevant pas exclusivement du domaine de sa compétence, pourquoi la Région tarde-t-elle à financer l'étude du réseau express métropolitain de Tours ?
- A l'image de ce qui a été mis en place à Orléans et à Bourges, envisagez-vous d'instaurer, en liaison avec la métropole de Tours, une tarification commune Fil Bleu & Remi sur la métropole, qui serait de nature à attirer plus d'usagers vers les transports en commun ?

3 - Ligne Tours-Loches

- Après 8 mois de travaux sans train, les temps de temps de parcours et le nombre d'aller / retour seront sensiblement les mêmes en 2022 qu'actuellement. Est-ce satisfaisant ?
- Que proposez-vous en qualité de desserte : fréquence et tarification ?
- La ligne Buzancais – Loches – Tours serait très utile, dans un premier temps, pour le fret. Que pensez-vous de remettre en service la liaison ferroviaire Tours-Loches-Châteauroux, entre les deux préfectures, et à quelle échéance ?

4 - Ligne la Membrolle - Château Renault - Dourdan

- Il y a trop peu de services entre Tours & Château Renault, pensez-vous augmenter la fréquence des trains ?

- La relation Tours-Chartres a été enfin rétablie mais avec un seul aller / retour par jour, pensez-vous cadencer ce service interville et à quelle date ?

5 - Navette Tours - St Pierre

- Pensez-vous que la région puisse financer des navettes fréquentes Tours-Saint-Pierre des Corps en correspondances avec des trains nationaux (Intercités, TGV) et pour les usagers locaux ?

6 - Qualité de service

- Les usagers pénalisés par les retards ou les annulations de trains et cars Remi n'ont droit à aucune indemnisation, contrairement aux voyageurs circulant en Tgv ou Intercités), comptez-vous les dédommager ?

7 - Intermodalité

- Comptez-vous améliorer la qualité et la sécurité des cheminements piétons et vélos et leur accessibilité dans les gares en particulier la mise à niveau des quais avec le matériel ferroviaire et routier ?
- Avez-vous un plan pour la création de stationnements sécurisés pour les 2 roues sur le réseau Remi ?
- Avez-vous un plan de modernisation du matériel ferroviaire pour valoriser les parcours d'approche du tourisme à vélo et la pratique du vélo quotidien ?

8 - Gouvernance

- Comptez-vous mettre en place les comités des partenaires pour l'ensemble des services Remi, à défaut des comités de lignes qui n'existent plus pour le ferroviaire et le routier ?

9 - Avenir de l'aéroport de Tours

- Les voyageurs aériens sont essentiellement des régionaux et non des étrangers, ce qui en réalité n'apporte pas de retombées économiques positives à la Région. Comme Tours n'est qu'à peine 2 heures des grands aéroports de Paris, Nantes ou Bordeaux, envisagez-vous de continuer à subventionner la SMADAIT et donc Ryanair, entreprise ne vivant que grâce aux subventions, alors que le transport aérien est tout sauf un mode de transport écologique ?

Les infos en bref ...

Pont Wilson

Les franchissements de la Loire pour les véhicules sont peu nombreux à Tours, et la récente requalification du pont Wilson, désormais interdit aux automobiles, rend la traversée des ponts Mirabeau et Napoléon plus encombrée, notamment aux heures de pointe. Malheureusement, les bus du réseau Fil Bleu sont logés à la même enseigne que les automobiles sur le pont Napoléon qui ne dispose pas de voie réservée.

Le franchissement du coteau s'ajoute à cette difficulté, et au bout du pont Napoléon, il faut se détourner à l'est pour rejoindre la tranchée, seul axe structurant permettant le passage des bus. Ainsi, par exemple, la ligne 14 fait-elle un détour à l'est après avoir traversé la Loire, puis retourne vers l'ouest en haut de la Tranchée pour desservir Saint-Cyr-sur-Loire. Ce « S » empêche le bus de rivaliser avec l'automobile qui peut emprunter un itinéraire plus court et c'est même pire quand c'est l'heure de pointe. Bref, pour l'usager, c'est



© Alain Breuvart - pont Wilson

un peu la double peine.

Pour cette raison nous renouvelons la proposition **d'autoriser la circulation des bus Fil Bleu sur les voies tram du pont Wilson**, où la largeur est suffisante. Le gain de temps de trajet pourrait permettre de gagner de nouveaux usagers qui délaisseraient ainsi leur automobile.

Ligne Tours - Loches

La mise en place d'une nouvelle tarification à 9 € pour le train et seulement 3 € pour le car, a fait chuter la fréquentation du train, d'autant que les temps de parcours sont identiques en train ou en car. Simultanément et sous prétexte de mauvais entretien, la SNCF voulait appliquer en décembre 2018 une limitation de vitesse conduisant à des temps de parcours d'une heure et demi entre Loches & Tours, c'était la fermeture de la ligne programmée en décembre 2021.

En deux temps, la Région s'est substituée à la SNCF et à l'état, en procédant au remplacement de 10 000 traverses (3,6 M€) permettant uniquement de ne pas réduire la vitesse et dans un deuxième temps en novembre 2021, en pré-

voyant des travaux de plus ample importance (36 M€) avec comme conséquence une fermeture de la ligne durant 8 mois.

Mais il semblerait, qu'à la réouverture de la ligne, les temps de parcours et le nombre d'aller / retour soit sensiblement les mêmes qu'avant les travaux ce qui immanquablement fâchera les usagers du train qui attendent de ces travaux une amélioration de leurs conditions de transport et une durée de trajet de bout en bout de l'ordre de 45 minutes. Les contribuables seront également fort déçus en considérant qu'il s'agit d'un gaspillage des deniers publics.

Il semblerait qu'une troisième phase de travaux soit nécessaire en 2025 pour un coût voisin de 12 M€.

Une nouvelle place Jean-Jaurès

C'est le point zéro de la métropole, l'hypercentre par excellence : la place « Jean-Jau ». Elle devra être traversée par une deuxième ligne de tramway, ce qui signifie qu'il va falloir la modifier substantiellement, car toutes les mobilités sont impactées : tram, auto, bus, piétons, vélos. Aujourd'hui c'est un grand rond-point. Sa configuration centenaire est sacralisée par certains qui ne veulent pas qu'on touche à ses fontaines, alors que d'autres rêvent de la revoir complètement. On va certainement vers plus d'espace pour les piétons et vélos et plus de verdure. Pour le reste, le maire de Tours a promis une concertation publique.



© Alain Breuvart - Place Jean-Jaurès



© Vincent Degeorge - Boulevard Béranger, platanes sur place de stationnement

Les arbres du boulevard Béranger (tram ligne B)

Les rumeurs vont toujours bon train, alimentées par des opposants au tramway ou au tracé de la ligne B, bien que celui-ci ait été voté il y a deux ans déjà. Sur 190 arbres existants, une trentaine devraient être abattus, car ils sont situés au beau milieu des places de stationnement en épi, des deux côtés du mail (13 au nord, côté tramway, et 21 au sud, côté automobile). Ces dégâts collatéraux ne dégraderont pas l'esthétique du mail et de l'avenue, puisqu'ils permettront, grâce au tramway, de réduire l'espace consacré à l'automobile (aujourd'hui 4 voies de

circulation et 4 rangées de stationnements). En outre, la qualité de l'air sera grandement améliorée malgré la perte de ces arbres. En effet, toutes les études montrent que ce choix de mobilité est très bénéfique pour lutter contre la pollution atmosphérique, en remplaçant de nombreuses automobiles et une grande partie des quelques 630 bus qui empruntent cet axe chaque jour en semaine.

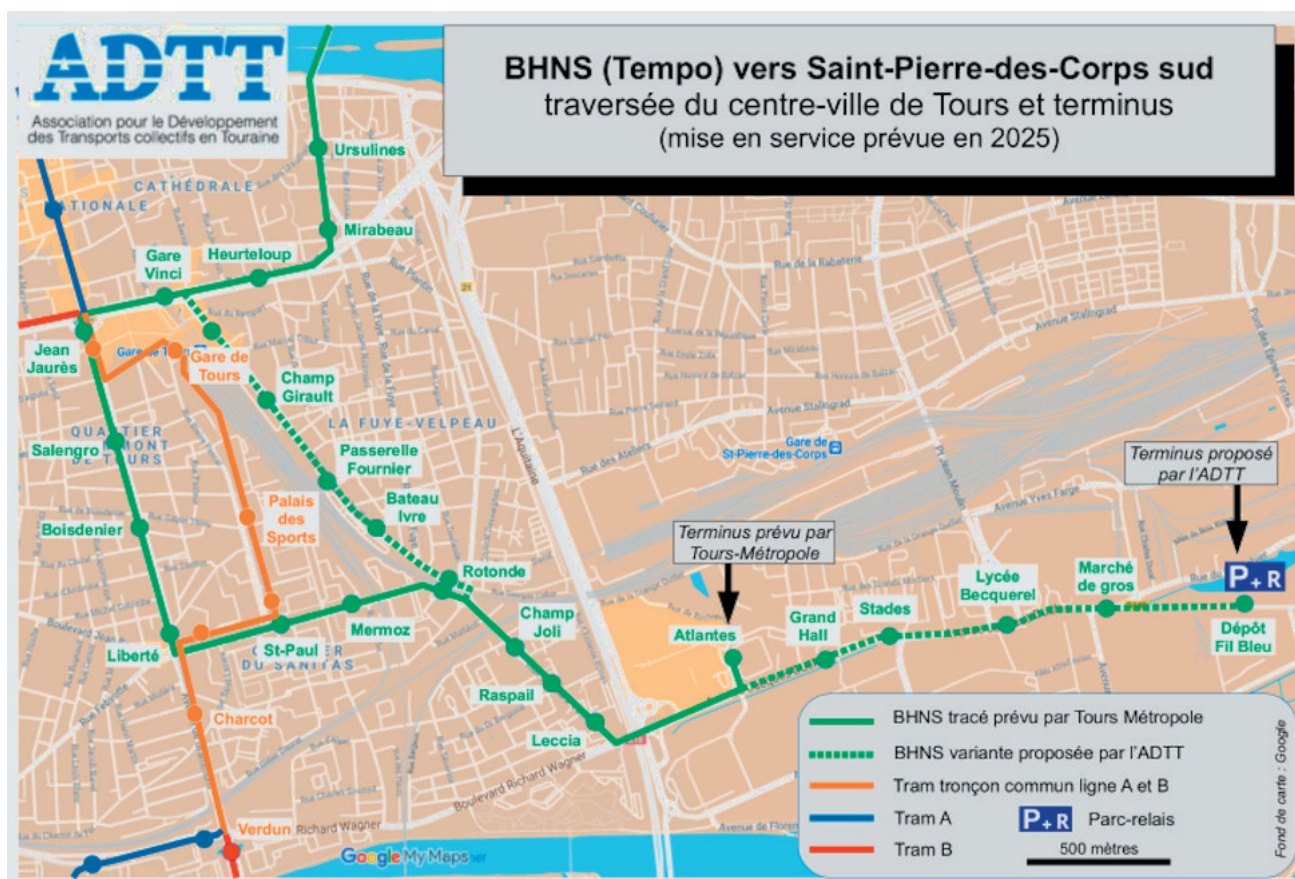
[Point de vue]

BHNS (Tempo) :

un tracé en centre ville discutable ;

Avec la mise en service de la ligne B de tramway, c'est une partie de la ligne Tempo de BHNS (bus à haut niveau de service) qui sera modifiée, allant jusqu'à la zone d'activité de Saint-Pierres-des-Corps pour sa portion sud. Il est ainsi prévu qu'elle conserve le même tracé jusqu'à la place de la Liberté, où elle tournerait dans l'avenue Charles de Gaulle (Sanitas), jusqu'au rond-point

de la Rotonde, puis emprunterait la dernière partie de la rue Edouard Vaillant pour trouver son terminus au Centre Commercial des Atlantes. Ce tracé nous semble discutable, car il fait doublon avec les deux lignes de tramway entre Jean-Jaurès et Liberté, (une rame toutes les 3 minutes), y compris à l'ouest de l'avenue De Gaulle. Il nous semblerait plus pertinent que ce BHNS emprunte la rue Edouard Vaillant dès la place du Maréchal Leclerc (gare de Tours), desservant ainsi le quartier Velpeau, tout en délest



la place Jean-Jaurès, où la circulation automobile devra croiser un tram toutes les 2 ou 3 minutes. De plus, le terminus annoncé aux Atlantes est bien peu ambitieux et c'est à se demander pourquoi le sort s'acharne contre Saint-Pierre-des-Corps pour les questions de mobilités. En effet, la vie ne s'arrête pas au Centre Commercial des Atlantes. La zone d'activité y accueille de nombreux commerces et entreprises dans la première partie qui longe l'avenue Jacques Duclos, ainsi que, côté sud, sur la commune de

Tours, un lycée (les lycéens sont les premiers clients des transports en commun), un collège, de nombreux terrains d'entraînements de football et de tennis municipaux, jusqu'au siège de Fil Bleu, où travaillent chaque jour 600 personnes. L'avenue Jacques Duclos qui irrigue cette zone dispose de la largeur suffisante pour une double voie réservée pour les bus. Enfin, un parking-relais ne serait pas du luxe à cette entrée d'agglomération, parking qui prendrait tout son sens avec une telle desserte de BHNS.

Enfin des voies réservées sur le boulevard Heurteloup

Les usagers de la ligne Tempo, mais aussi des lignes 5 (Saint-Pierre-des-Corps) 10, 15 et 50 accueilleront la nouvelle avec plaisir, même s'il leur faudra patienter quelques années encore : le boulevard Heurteloup aura enfin des voies réservées pour le bus. C'est en effet un gros point noir qui bouchonne à de nombreux moments

de la journée et l'ADTT avait déjà fait part de ce besoin, notamment pour le BHNS qui est censé aller vite, mais qui était fortement ralenti sur cette portion. La largeur du boulevard permet en effet de conserver au moins deux voies pour les automobiles (il y en a quatre actuellement) et d'ajouter des voies cyclables.

Le prolongement de la ligne A vers l'aéroport peut attendre !

Rien ne peut justifier un tel choix maintenant, et les arguments sont nombreux. Aucune urgence ne se présente, d'autant que le trafic commercial de l'aéroport, déjà très faible, a vu récemment la suppression de plusieurs lignes. Le coût par rapport au service rendu est disproportionné : 28 M€ pour deux avions au plus par jour aujourd'hui. (Une navette bus ferait bien l'affaire, coûterait bien moins cher et serait réversible.) L'avenir des petites lignes commerciales est bien incertain, voire compromis, pour des raisons économiques, en raison de la lutte contre le réchauffement climatique, mais aussi à cause de la concurrence entre aéroports : Tours est à 2 heures de Roissy, Orly, Bordeaux et Nantes. L'inconnue est aussi sur le devenir de la base aérienne : rien n'est décidé et peut-être faudra-



© Alain Breuvart - L'aéroport

t-il de nouveau prolonger la ligne de tram sur plus d'un kilomètre quand la zone sera aménagée (cette éventualité est même évoquée dans le dossier diffusé par la métropole début avril !), alors pourquoi ne pas attendre pour faire ces travaux en une seule fois ?

Tram, ligne B : une remise au sud s'impose sans attendre la 3^{ème} ligne !

Plutôt que le prolongement de la ligne A vers l'aéroport, nous demandons à ce qu'un remisage des tramways soit construit au sud de la métropole sans attendre la troisième ligne. Il s'agit d'un bâtiment permettant de stationner les rames de tramway pendant la nuit et ceci aurait plusieurs avantages :

1- En cas d'incident qui couperait le réseau en deux (comme l'incendie du pont SNCF à côté de la place Verdun, qui s'était produit en pleine nuit et avait privé le sud de la ligne de rames de tramway pendant plus d'un mois), on disposerait de rames des deux côtés ce qui permet d'assurer la continuité d'une grande partie du service.

2 - On pourrait injecter des tramways plus tôt le matin au départ du sud, très utile pour les usagers qui vont prendre un train ou travailler à 6h, comme c'est déjà le cas dans l'autre sens.

3 - On éviterait des kilomètres à vide pour de nombreuses rames partant du centre de maintenance de Vaucanson, ceci afin d'injecter des rames sur les deux lignes dans les deux sens de circulation. Sans cette remise, il est en effet prévu, une rame toutes les deux minutes entre 6h et 6h30, heures de faible affluence, entre le centre de maintenance et Jean-Jaurès et idem en fin de service le soir.

Sur le dossier diffusé par la métropole, un emplacement est d'ailleurs déjà prévu au terminus Papoterie de Chambray-lès-Tours. Nous demandons à ce que ceci soit réalisé en même temps que la ligne B.

Tramway contre automobiles rue Giraudeau

L'état d'avancement des études diffusé par la métropole début avril suggère que la rue Giraudeau, à Tours, en raison de son étroitesse, ne pourrait pas conserver un double sens de circulation automobile. Cet axe important verrait donc la circulation détournée vers les petites rues adjacentes, ou rien ne sera facile car les rues sont étroites, et où il n'y a pas de parallèle « évidente ». Autant nous ne sommes pas défenseurs de l'automobile, autant nous prévoyons ici des complications dont personne ne tirera avantage. Nous pensons par exemple aux lignes de bus ou aux véhicules de livraisons qui n'ont rien à faire dans les petites rues. Les grands axes parallèles sont l'avenue de Grammont, bien trop loin à l'est, et le boulevard Tonnelé, à l'ouest, déjà beaucoup fréquenté, et qui sera lui aussi emprunté par le tramway. Les autres solutions ne sont donc que des petites rues à travers des quartiers résidentiels, qui n'ont rien d'axes structurants, et qui risquent de perdre leur sérénité. Pour ces raisons, nous suggérons deux alternatives permettant de garder le double-sens pour les automobiles.



© Vincent Degeorge - Partie Nord de la rue giraudeau vue de la place Rabelais

1 - La première solution est la voie unique, sur une portion de moins de 300 mètres, qui oblige le tramway à attendre que celui qui est dans l'autre sens ait complètement franchi la zone ; on parle ici d'une attente d'une minute au maximum, car la portion est courte.

2 - La seconde solution est celle qui est utilisée sur l'avenue Maginot, et qui autorise la circulation automobile sur une des deux voies du tramway, sur cette même portion de 300 mètres. Le tramway y serait bien sûr prioritaire.



© Vincent Degeorge - Boulevard Béranger et rue Giraudeau vus de la place S' Éloi

Fil Bleu : pendant le confinement, allez voir sur internet

En raison des mesures gouvernementales décidées en avril, Kéolis, exploitant du réseau Fil Bleu, perdant une partie importante de sa clientèle (à commencer par tous les scolaires), a réduit sensiblement son offre, ce qui est compréhensible. Ce sont des réductions de service très importantes, puisqu'elles sont de 55% en moyenne, avec des différences selon les lignes : de 30 à 40% sur le tram A et Tempo, de 55 à 75% pour la plupart des lignes de bus, et certaines étant complètement supprimées (les spéciales scolaires et les citadines).

Pour autant, tout ne s'est pas arrêté, et certaines personnes continuent à aller sur leur lieu de travail, vont faire des courses ou autres déplacements avec les transports en commun.

Pour informer le public, l'exploitant annonce que les nouveaux horaires sont disponibles sur son site internet, et qu'une information est indiquée aux bornes électroniques ainsi qu'aux 200 arrêts principaux de la métropole (sur un total de 1500). Le plan d'information voyageurs passe

par le site, l'appli, les sms, emails, newsletter, et par la presse.

Pourtant, il est à déplorer que des abonnés n'ont reçu aucune information lors de ces changements, que ce soit par SMS ou par email. De plus, en y regardant de près, les usagers qui ne sont pas des abonnés, y compris ceux qui ont une carte liberté, et qui montent à un de ces nombreux petits arrêts disséminés sur le réseau, (en dehors des 13% d'arrêts principaux) auront constaté ces changements en attendant à leur arrêt habituel, et en constatant que leur bus avait du retard, sauf s'ils ont eu l'idée d'aller voir sur internet au préalable.

Comment feront donc ceux qui n'ont pas accès à internet pour connaître les horaires ? Ils devront se rendre à l'agence commerciale pour avoir connaissance des horaires. Mais pour cela, encore faut-il savoir à quelle heure on a un bus...

On aurait pu à minima afficher un message annonçant une modification des horaires sur tous les arrêts, et les modalités pour les connaître avec et sans internet. Il est à regretter ici que, considérant que tout le monde a internet, l'on déroge par facilité à l'une des obligations du service public : rendre l'information accessible à tous.

Pensez à prendre ou renouveler votre adhésion. Merci.

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

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

Association membre de la FNAUT