

La parution de notre bulletin MÉTROPOLITRAM étant irrégulière, nous vous proposons ci-dessous quelques « infos flash » avant l'été.

Activités récentes de votre association

Depuis la sortie du dernier Métropolitram en janvier dernier, votre association a multiplié les initiatives : outre les conseils d'administration mensuels, réunion avec Julien Charyk (SNCF Mobilité) le 16 janvier afin d'estimer le nombre de minutes qui pourraient être gagnées entre Tours et Loches une fois les nouvelles traverses en place.

Participation au débat organisé par le CO-DEV sur la transition écologique le 13 février et invitation à ne pas tout miser sur la technologie.

Rendez-vous avec Philippe Fournié (vice-président chargé des transports au Conseil régional) le 15 février sur le coût des travaux pour la modernisation de la ligne Tours-Loches.

Contribution au Grand Débat le 12 mars.

Rencontre avec Nicolas Rimboux de la Nouvelle République le 2 avril qui a conduit à la publication d'une pleine page le dimanche suivant permettant de faire connaître l'ADTT à un large public.

Tenue de notre AG le 4 avril suivie d'une conférence sur les parcs-relais par François de Fleurian.

Rencontre avec Yves Massot (vice-président du Syndicat des mobilités) le 2 mai sur l'intérêt de remplacer le parc-relais du haut de la Tranchée par un parc-relais au niveau du boulevard Mayer.

Participation à la conférence de presse de présentation de la nouvelle tarification régio-

nale « Rémi » le 10 en présence de François Bonneau (président de la Région).

Préparation d'une réunion à Loches le 27 juin sur l'avenir de la ligne Tours-Loches en présence d'élus.

Le point sur :

- le tram :

Rien à dire parce que rien ne semble avancer hélas ! Sauf une attaque en règle de l'association AQUAVIT contre le tracé Béranger sous le (faux) prétexte d'une élimination des arbres (NR du 24 mai 2019).

- le périphérique :

BIEN VIVRE AU NORD DE TOURS, une association avec laquelle l'ADTT doit entrer en contact, s'oppose à ce prolongement du périphérique d'un coût de 25 M€ pour seulement 2,5 km de voie et pour gagner quelques secondes en temps de trajet. Elle souligne que priorité devrait être donnée au renforcement des transferts multimodaux et au développement de l'offre de transport en commun. BVNT fait une proposition en ce sens avec la création d'un parking relais et le développement de bus « cadencés » sur le boulevard Charles De Gaule pour rejoindre Tours.

Pour fluidifier la circulation en heure de pointe elle suggère d'aménager les carrefours giratoires en priorisant la circulation est-ouest et ouest-est sur le Boulevard André Georges Voisin. Une bretelle allant du périphérique actuel au Carrefour du Cimetière de St Cyr soulagerait le seul réel point noir actuel qui est le carrefour Auchan St Cyr. Deux passages souterrains, un premier au carrefour du boulevard Voisin et de la D2 et un autre à sa terminaison sur l'ex Nationale 10 (Av. Magi-

not) résoudre les problèmes pour un coût bien inférieur **en respectant l'environnement et en sauvegardant la biodiversité** fait remarquer l'association. Les terres agricoles et forestières de cette zone, si précieuses en périphérie d'agglomération, seraient ainsi préservées.

L'ADTT en 2009 faisait la même analyse, recommandait de ne pas boucler le périphérique, comme on l'envisageait alors, et d'étudier une solution tram-train en profitant de l'exceptionnelle étoile ferroviaire tourangelle.

Dix ans après, le projet « Périph » resurgit et nos propositions anciennes restent valables.

- la ligne Tours-Loches

(billet d'humeur)

Il y a lieu de s'inquiéter. Malgré tous les beaux discours en particulier de la région, on constate que tout le monde semble envisager une issue : **la fermeture** de la ligne. Mais pourquoi alors avoir investi 3.8 M€ ? Est-ce pour faire plaisir à Sncf mobilités ? Pendant 4 semaines : pas de circulations donc 7500 trains x km d'économies + les contrôleurs et conducteurs employés sur d'autres lignes où il y a des manques + pas de découchés pour les agents + pas de péage pour Sncf réseau.

Ou bien une facilité pour Sncf réseau ? C'est une brigade de 30 agents Sncf qui a réalisé les travaux. Ils ont donc été indirectement payés par la région, et il faut savoir que cette brigade est dissoute à l'automne et que les agents devront trouver des postes (sur liste, on suppose, donc pas forcément à Tours).

Suite à la conférence de presse du Président de Région (NR du 11 mai), on note cependant à 3 reprises que **la ligne ne fermera pas**, mais sera modernisée. Les nouveaux tarifs annoncés semblent surprenants et inquiétants puisque les trajets sur les 12 cars Loches-Tours et les 13 en retour ne coûtent que 3 euros (les 2 allers-retours en train sont au tarif de 9 euros, avec possibilité de réductions). Avec une telle disparité tarifaire comment croire que la ligne sera préservée, d'autant que les trains sont en concurrence avec des cars circulant avec des horaires très voisins à 18' ou 22' d'intervalle ?

- la ligne Tours-Loches

(vue par un journaliste de la NR) :

SNCF :

à nous de vous faire préférer...le car

« Ah ! ça y est, les travaux pour améliorer la ligne SNCF Tours-Loches ont eu lieu en grande partie. On va pouvoir reprendre le train, ça va être bien. Cliquons donc sur le site internet de la SNCF pour acheter un billet Sauf que... Sauf qu'en bus, le ticket-SNCF aussi, faut-il le rappeler – pour Tours-Loches s'affiche désormais à 3 € ! Quel que soit l'horaire, là aussi...Trois fois moins cher qu'en train. Et le trajet annoncé dure moins longtemps (si...si). À croire que la SNCF veut qu'on abandonne le rail pour la route. Tant pis pour l'environnement. Et tant pis pour les 3,8 millions d'euros que la Région (Enfin, quand on dit Région, c'est le contribuable qui a payé) vient de dépenser pour rénover la voie ferrée ».

Pierre Calmeilles, *La Nouvelle République*, Loches / Transports, 8 mai 2019.

- la Place de la Tranchée : aménagement et parking-relais

La municipalité est en train de revoir ses plans, faisant suite aux remarques de notre association, mais surtout aux protestations d'un collectif de riverains, dont les propositions semblent en bonne voie.

Il s'agirait de regrouper les deux écoles (maternelle et élémentaire) sur le site actuel du parking relais.

Quant à ce dernier, si l'idée d'un parking-silo, contestée elle aussi, n'est pas retenue, il pourrait être purement et simplement supprimé. Il faut reconnaître que ce P+R est saturé, il attire des automobiles aux abords immédiats du centre-ville, contribuant aux embouteillages autour de la place, alors que celui de l'avenue de Jemmapes, un peu plus au nord, tout aussi accessible, est sous-utilisé.

Un parking sécurisé pour vélos, prévu de longue date, devrait prendre place dans le secteur.

En raison de l'emplacement stratégique en terme d'intermodalité, l'ADTT préconise par ailleurs que soit prévue une station terminus de bus Fil Bleu.

Informations nationales

- Le Lyon-Turin

Ce sujet est âprement discuté et a fait l'objet de passes d'armes avant les élections européennes. Voici le point de vue de la FNAUT.

Un tunnel transfrontalier de base et une ligne nouvelle depuis Lyon et Turin sont indispensables. Le profil de la ligne de montagne actuelle, entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse, implique des coûts d'exploitation très élevés qui rendent le rail non compétitif face à la route. Les nouvelles règles de sécurité et la croissance du trafic voyageurs ne permettent pas d'y reporter massivement le trafic routier. Un itinéraire ferroviaire de profil plus plat et de plus grande capacité est donc nécessaire.

Le trafic potentiel de la nouvelle liaison est énorme

Depuis 5 ans, le trafic des camions à travers les Alpes françaises (flux nord-sud et est-ouest) a augmenté de plus de 12 % pour atteindre aujourd'hui **3 millions de véhicules par an** et sa croissance s'accroît. La Suisse, soucieuse de protéger son environnement, a financé seule deux tunnels de base (le Lötschberg et le Gothard) sur l'axe nord-sud (un 3ème, le Ceneri, est en construction) pour absorber un trafic de 1,2 million de camions par an. La part modale du rail est déjà supérieure à 70 % (contre seulement 10 % entre la France et l'Italie).

Le coût de l'infrastructure annoncé par les opposants est fantaisiste

Le vrai coût de l'ouvrage est très inférieur aux 26 milliards d'euros évoqués avec complaisance par les opposants (et la Cour des comptes). Le tunnel de base coûtera 2,2 Md€ à la France (25 % du total contre 35 % pour l'Italie et 40 % pour Bruxelles).

Le projet est utile aussi pour les voyageurs

Les usagers quotidiens des TER reliant Lyon aux villes du sillon alpin bénéficieront du Lyon-Turin. Les déplacements entre la France et l'Italie du Nord s'effectuent aujourd'hui essentiellement par avion (3 millions de passagers par an, autant qu'entre Paris et Toulouse) et par route. Une partie de ces trafics se reportera sur le rail.

Ce projet rationnel, accompagné d'une

taxation kilométrique des camions analogue à la RPLP suisse, permettra seul de transférer sur le rail une part significative du trafic routier transitant à travers les Alpes françaises et de libérer les vallées alpines et le littoral azuréen des insupportables nuisances routières que leurs habitants subissent actuellement.

- La Gratuité des transports urbains

Le sujet de rendre l'usage des transports gratuits prend de plus en plus de place dans le débat public, y compris à Tours. Près de 30 villes en France ont fait ce choix, comme récemment Dunkerque, avec pour principaux arguments l'équité sociale pour tous les usagers ou encore la prétention de désengorger les villes du trafic automobile en rehaussant la fréquentation des transports en commun.

Cependant, l'ADTT souhaite manifester son opposition à la gratuité qu'elle considère comme étant une fausse bonne idée.

Tout d'abord, les études produites sur le sujet ont montré que **la gratuité n'attire pas l'automobiliste** (le prix d'un abonnement étant déjà très peu cher par rapport à la voiture) **mais plutôt le piéton ou le cycliste**. Par exemple à Châteauroux, après l'introduction de la gratuité en 2000, on a constaté trois ans plus tard que les déplacements en transports publics ont doublé (+ 100 %), au détriment des déplacements en voiture (- 1,4 %), des déplacements à pied (- 2,6 %) et des déplacements à vélo (- 6,7 %). Il y a donc un effet mais qui serait plutôt pervers pour le bien de la collectivité.

Convaincre un automobiliste de prendre les transports en commun passera par lui proposer une alternative crédible en termes d'offre et de qualité de service. Et cela nécessite des moyens, notamment issus des recettes tarifaires.

L'ADTT est favorable à un système de transport soutenable financièrement pour lequel il faut donner une solution à tous : **une offre attractive pour pouvoir concurrencer la voiture et une gamme tarifaire adaptée selon les revenus.**

N'hésitez pas à transmettre à vos connaissances ce petit flash d'actualités et à leur suggérer d'adhérer à notre association en envoyant le bulletin ci-dessous et un chèque de 16 € à : J.-F. HOGU, 3 rue Marcel Nay, 37400 Amboise.

Merci

Bulletin d'adhésion

Nom et prénom :

Adresse postale :

Téléphones :

Email :

En vous souhaitant un bel été



adttouraine@gmail.com - adttouraine.com - [facebook.usagersbustramtours](https://www.facebook.com/usagersbustramtours)

Association membre de la FNAUT
