

Passé le temps, passent les années. Il y a 40 ans, une association l'ATU, ancêtre de l'ADTT, lançait le combat pour le retour du tramway à Tours. C'est maintenant chose faite depuis 5 ans déjà ! 11 numéros de notre bulletin depuis 1998 ont appelé à la réalisation d'une première puis d'une seconde ligne. La ligne B est aujourd'hui en vue, aussi le titre de notre bulletin devient-il « **Métropolitram** » comme un signe d'espoir en une rapide réalisation. En même temps, le bureau de l'ADTT se modifie : Jean-Marie Beauvais me succède à la présidence, Vincent Degeorge, vice-président,

analyse, comme on le verra dans ce numéro, les dessertes bus, Nicole Joulin (à qui on doit cette nouvelle maquette) assure le secrétariat et Jean-François Hogu reste notre trésorier. Cette équipe multiplie les rencontres avec les élus, des responsables d'associations, des techniciens pour définir les meilleurs tracés possibles pour cette ligne B, mais aussi pour la liaison avec Saint-Pierre-des-Corps.

Elle réfléchit à l'amélioration des dessertes bus et à leur harmonisation avec le tramway. Tout cela figure dans ce N° 12 dont nous vous souhaitons bonne lecture.

Jean-François Troin

## Aujourd'hui



© JM. Beauvais

Le boulevard Béranger à Tours

## Demain ?



© C. Buisson

Exemple de Strasbourg : boulevard de la Victoire, un mail accueille piétons, cyclistes, tram, bus et voitures.

# Le tracé de la ligne B du tramway 2 au centre-ville de Tours

**D**es incertitudes demeurent sur certains tronçons de la future ligne B du tramway (Passage par les Fontaines ou par le Lac, Alouette ou Parc de Grandmont, terminus au périphérique ou non à La Riche et Chambray). Pour l'heure, l'ADTT, même si elle a déjà fourni des suggestions sur ces tracés en périphérie, estime prioritaire de choisir le bon tracé en centre-ville.

Le tracé de la ligne B du tramway en centre-ville comporte deux projets et une option.

## Un passage par le boulevard Jean Royer

A partir de Liberté, la ligne emprunte le Boulevard Jean Royer, qui ne comporte guère de commerces et qui est marqué par le grand hiatus des casernes Rannes et Baraguay d'Hilliet dans lesquelles de nouveaux services de l'armée se sont installés. Ce secteur restera stable : aucun projet d'envergure n'étant envisagé.

Le secteur appelé à un développement urbanistique est celui plus à l'Ouest des casernes Beaumont-Chauveau. Or, les 2 tracés Jean Royer ou Béranger le desservent (rue du Plat d'Etain).

Le fait majeur concernant le tracé Jean Royer est qu'on ne passe pas par le centre-ville, donc pas par la gare de Tours (SNCF et bus Fil Vert) où pourrait se raccorder la branche future du tram vers Saint-Pierre-des-Corps, ni par Jean-Jaurès, où se trouvent l'essentiel des connexions bus et où la proximité de plusieurs lycées apporte un flux notable d'usagers. Venant du Sud ou venant de l'Ouest, un changement de tram serait alors nécessaire pour les voyageurs se rendant à la gare de Tours d'où une perte de temps qui peut être rédhibitoire.

On condamne sur le boulevard Jean Royer (largeur de 14 mètres) deux voies de circulation pour voitures, qu'il faudra reporter ailleurs, mais où ? Rue Febvotte ou quartier des Prébendes ? Les rues y sont étroites

et peu propices à évacuer un trafic Est-Ouest.

Enfin, les relevés de trafics bus donnent seulement un nombre de 604 montées quotidiennes sur l'axe Jean Royer, chiffre très modeste (enquêtes ODMD, 2014).

## Un passage par le boulevard Béranger

On notera, comme il a été dit, que ce tracé dessert également le quartier des casernes Beaumont - Chauveau et qu'il peut donc être comme pour l'autre tracé un élément majeur de la rénovation urbaine.

Il a surtout comme intérêt de passer en hyper-centre et d'en soulager le flot de voitures.

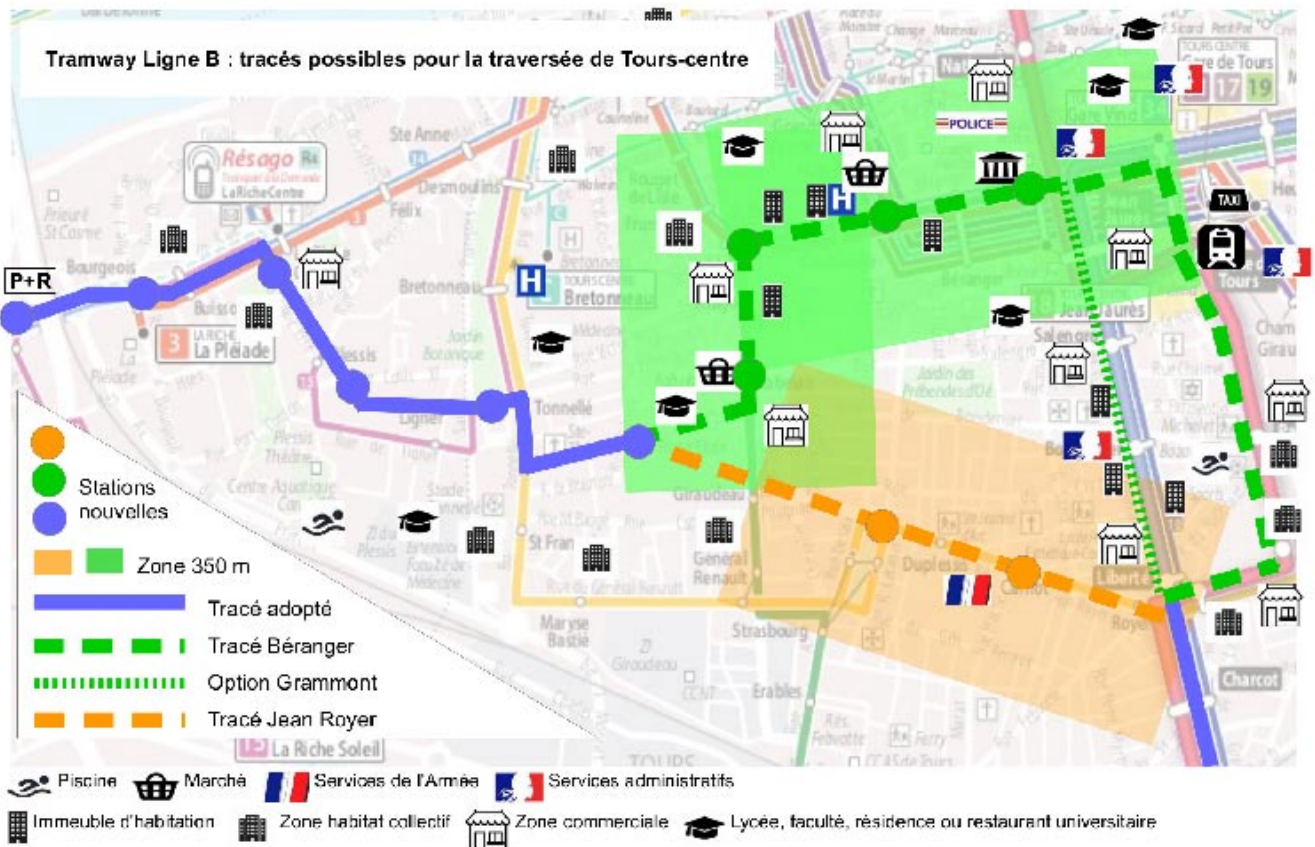
Il passe à proximité du commissariat central, de 4 lycées et de l'Institut de Touraine, des Halles, où il y a un important pôle de services et de commerces. Ce devrait être un secteur à décongestionner en priorité. Les distances à la ligne de tram de ces divers émetteurs de voyageurs ne sont pas importantes.

Ce tracé assure également la desserte de Clocheville (si l'hôpital déménage, il y aura des logements collectifs à la place, et ce sera tout aussi pertinent) et de la cité de la Gastronomie (ex Fac de Droit) appelée à se développer. Il jouxte le marché forain bi-hebdomadaire.

On peut ici conserver deux voies de circulation automobile, (la largeur du boulevard est de 42 m), et par ailleurs on ne touche pas au mail central réservé au marché aux fleurs et aux vêtements.

Ensuite, après Saint-Eloi, le secteur Giraudeau Nord a une bonne densité commerciale, la place Rabelais abrite un marché actif, un collège, une Caisse d'Épargne, un immeuble d'affaires. Le tracé Jean Royer ne desservirait pas cet ensemble.

Enfin, comparativement, on note que l'axe Béranger abrite aujourd'hui 9 lignes de bus et que les montées quotidiennes de voyageurs y sont de 2 359 (enquêtes ODMD, 2014), ce qui traduit un important flux Est-Ouest justifiant le passage du tramway.



## L'option Grammont-Béranger

Cette option intéressante permet d'emprunter l'avenue de Grammont entre Liberté et Jaurès, que ce soit dès la mise en service ou plus tard. Dans ce tronçon, on dessert des immeubles conséquents, des commerces, la cité administrative du Cluzel, et on intéresse toute la moitié Est du quartier des Prébendes. Les commerces et services sont nombreux sur cet axe qui pâtit quelque peu d'être depuis 2013 à l'écart de la ligne A actuelle.

Le site propre avec ses stations est déjà en place pour les bus. Cependant ce tracé majore le coût du fait d'un allongement de l'infrastructure à construire.

## Au final

Si l'on utilise le tronç commun, les kilométrages à construire sont équivalents entre Béranger et Jean Royer (2 km).

Mais dans un cas (Jean Royer), on ne répondra pas à l'impératif de la ligne B qui est de décongestionner le centre-ville. Dans l'autre cas (Béranger) on dispose d'un bassin de clientèle existant et on se connecte au pôle multimodal de la gare.

Si une refonte urbanistique de l'axe Jean Royer était envisagée beaucoup plus tard, il serait toujours possible d'y adjoindre un barreau tramway qui serait également un précieux itinéraire de déviation.

*NB : Dans le cas du tronçon commun par le Sanitas, il apparaît avantageux de prévoir le débanchement de la ligne B non à Jean-Jaurès mais à la gare de Tours, ce qui permet de multiples connexions, épargne la place Jean-Jaurès et conserve un flux automobile Est-Ouest aisé, sans empiéter sur les mails centraux des deux boulevards (voir croquis).*



## Exemple de Verdun

Il apparaît important de prévoir des aiguillages à 3 branches aux points de raccordement entre lignes A et B. À Verdun ceci permet des liaisons Joué-les-Tours / Chambray-les-Tours par exemple ou Chambray-les-Tours / Tours/Nord.

Dans le secteur Jean-Jaurès / Gare de Tours, ce triangle n'est pas possible Place Jean-Jaurès du fait de la morphologie des lieux et des bâtiments existants. Il est proposé alors un raccordement entre A et B via la Place Maréchal Leclerc avec 2 aiguillages en triangle permettant des liaisons futures vers Saint-Pierre-des-Corps et des trajets Vaucanson / La Riche par exemple. Croquis ci-contre



## Exemple de la gare

Suggestion ADTT

La ligne B se débranchant à la gare et non à Jean Jaurès emprunte un court tronçon du Boulevard Heurteloup, ce qui permet un futur raccord vers Saint-Pierre-des-Corps, une liaison entre lignes A et B sans destruction des fontaines et assure la préservation des marchés et foires sur les deux boulevards (Heurteloup et Béranger).

La circulation automobile Est-Ouest par les boulevards, qui est importante, est maintenue comme aujourd'hui devant l'hôtel de ville dans un sens et par contournement de la place par le Sud dans l'autre sens.

Le tramway ayant une voie dans chaque sens de part et d'autre du mail n'obère que partiellement la voirie automobile.

La station Jean-Jaurès actuelle de la ligne A, qui accueille à la fois bus et tram, est ainsi moins chargée. La ligne B (en bleu sur le croquis,) après desserte de la gare et renforcement de l'intermodalité sur la Place Maréchal Leclerc, dessert Jean-Jaurès par le Nord et une station Jean-Jaurès bis peut être installée sous le nom de « Tribunal » au début du Boulevard Béranger.

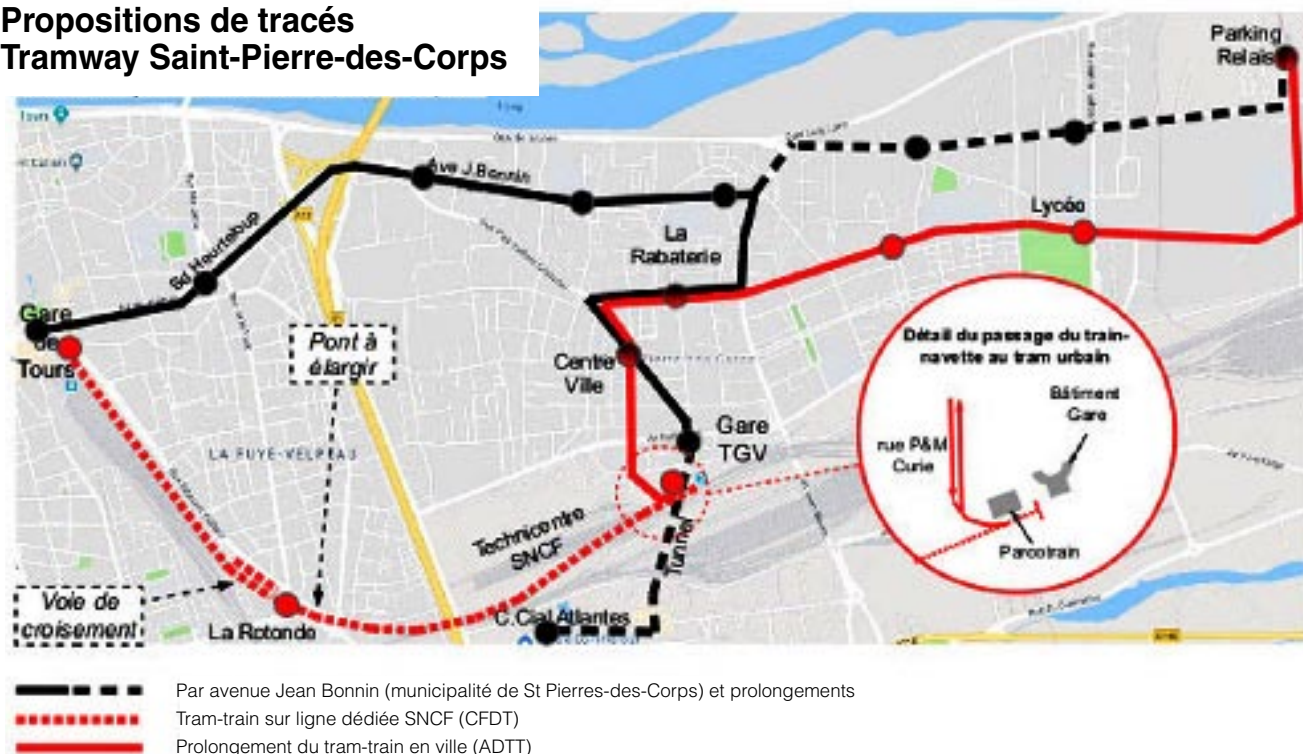
En utilisant cet itinéraire, on peut assurer des liaisons entre Tours Nord et La Riche et aussi entre La Riche et Joué-lès-Tours, ce qui n'est pas possible dans le cas d'une bifurcation Place Jean-Jaurès, du fait de l'angle que font les immeubles des Galeries Lafayette et du Tribunal avec le début du Boulevard Béranger.

Toutes les combinaisons de liaisons Nord, Sud, Est, Ouest sont ainsi envisageables et le Centre-Ville est alors densément desservi.



Liaisons entre les lignes de Tramway en centre-ville

## Propositions de tracés Tramway Saint-Pierre-des-Corps



La ville de Saint-Pierre-des-Corps, 16188 habitants, réclame à juste titre son rattachement au réseau de tramway. Différentes solutions existent pour établir une liaison entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps :

**1 - par une branche du tramway**, (tracé en noir sur le schéma) : c'est le projet de la ville de Saint-Pierre-des-Corps. Partant de la gare de Tours et utilisant l'avenue Jean Bonnin depuis longtemps aménagée par Saint-Pierre-des-Corps pour accueillir le tram sans travaux supplémentaires ni expropriations, cette ligne, après passage par La Rabaterie, atteindrait la gare TGV de Saint-Pierre des-Corps. Madame le Maire de Saint-Pierre-des-Corps souhaiterait qu'une branche rejoigne le quai de Loire pour y installer un parking relais évitant aux gros flux automobiles provenant de l'Est de pénétrer dans Tours. Elle envisagerait également un prolongement en direction des Atlantes, avec passage en tunnel sous les voies ferrées, pour créer un axe de développement Nord Sud dans sa ville, qui dispose au Sud du faisceau ferroviaire de vastes terrains à aménager. Le coût de cette branche Sud serait sans doute élevé.

**2 - par une navette sur voie SNCF nouvelle et dédiée entre les 2 gares** (tiretés rouges sur le schéma) : c'est le projet de la CFDT porté par D. Bernard. Utilisant une emprise libre sur terrains SNCF le long de la rue Edouard Vaillant, cette navette partant de la

gare de Tours pourrait avoir une station au niveau de la Rotonde avec une voie permettant le croisement des rames. Après le pont routier, facile à élargir, la voie longerait le Technicentre SNCF sans perturber ses mouvements de wagons et aboutirait le long du parking-silo (Parcotrain) au plus près de la gare TGV. Le service pourrait être assuré par des rames de type Tram-Train, avec une fréquence de 10 minutes et un temps de parcours de quelques minutes seulement. Bien évidemment, cette navette ne desservirait pas les quartiers de Saint-Pierre-des-Corps.

**3 - par un prolongement de cette navette sous forme de tramway dans l'espace urbain de Saint-Pierre-des-Corps** (tracés rouges sur le schéma) : c'est le projet que propose l'ADTT en accord avec D. Bernard. Cette solution de tram-train existe en France à Mulhouse ou à Nantes et les véhicules existent chez les constructeurs de matériel ferroviaire. Comme l'indique le zoom, la rame en provenance de Tours pourrait rebrousser à Saint-Pierre-des-Corps en direction de la rue Pierre et Marie Curie et devenir alors tramway urbain desservant le centre-ville et allant jusqu'au parking relais des quais de Loire. Ce système conviendrait aussi bien aux voyageurs se rendant à la gare TGV qu'aux usagers corpopétrusiens. Le temps gagné par la liaison navette serait profitable aux citoyens des 2 villes. Le coût de réalisation serait de très loin inférieur à celui d'une ligne de tramway en voirie urbaine. Nous disons : pourquoi pas ?

## 1978-2018 : 40 ans de défense des usagers !

L'ADTT a pris la succession de l'ATU, l'Association tourangelle d'usagers pour le développement des transports collectifs, voies cyclables et piétonnes, créée en 1978 par Jean-Claude Oesinger, Jean Lecordier et Pierre Graziano avec, comme objet (extrait de l'article 2 des statuts) :

- d'obtenir pour les voyageurs et usagers de transports publics en milieu urbain, suburbain, interurbain, les moyens de se déplacer dans les meilleures conditions par le développement et la modernisation des transports collectifs ;
- d'obtenir pour les piétons, les cycliste, les cyclomotoristes, des conditions de déplacement faciles, sûres et agréables ;
- de lutter contre la dégradation du cadre de vie, par une limitation de la circulation des automobiles et des poids-lourds ;
- d'obtenir une utilisation des fonds publics en accord avec ces objectifs.

Le premier grand combat eut lieu en 1980 lorsque la SNCF décida de fermer la ligne entre Tours et Chinon ; le 4 janvier 1982, la desserte ferroviaire était rétablie.

Au début des années 90, l'association s'est fixée comme objectif prioritaire la mise en service d'un tramway dans l'agglomération tourangelle et en 1997, elle prend le nom d'ADTT.

En 1998, l'ADTT lançait le premier numéro de sa lettre d'information. Un simple 4 pages qui voulait attirer l'attention sur ce « tuyau à voitures » qu'était devenue la rue Nationale, qui demandait ardemment le retour du tramway disparu en 1949 et qui suggérait un réseau de lignes de tramway. Celui-ci était conçu pour desservir les pôles majeurs de l'agglomération par une ligne Nord-Sud avec 2 branches vers Joué et Chambray et par une ligne Ouest-Est reliant La Riche à Saint-Pierre-des-Corps.

### Aurions-nous eu raison trop tôt ?

Ce schéma ressemble très étroitement à ce qui se met en place lentement en ce début du XXI<sup>ème</sup> siècle : la ligne A du tram fonctionne (sans la branche de Chambray), la ligne B est prévue reliant les 2 CHU de la ville (mais pas encore Saint-Pierre-des-Corps). Il aura fallu 15 ans pour que soit inauguré l'Axe Nord-Sud. Combien de temps avant de voir se dessiner une seconde ligne et une nécessaire troisième ?

La Touraine prend son temps, c'est bien connu, mais l'environnement souffre, la pollution croît, les mobilités sont mal assurées.

Métropole, réveille-toi !

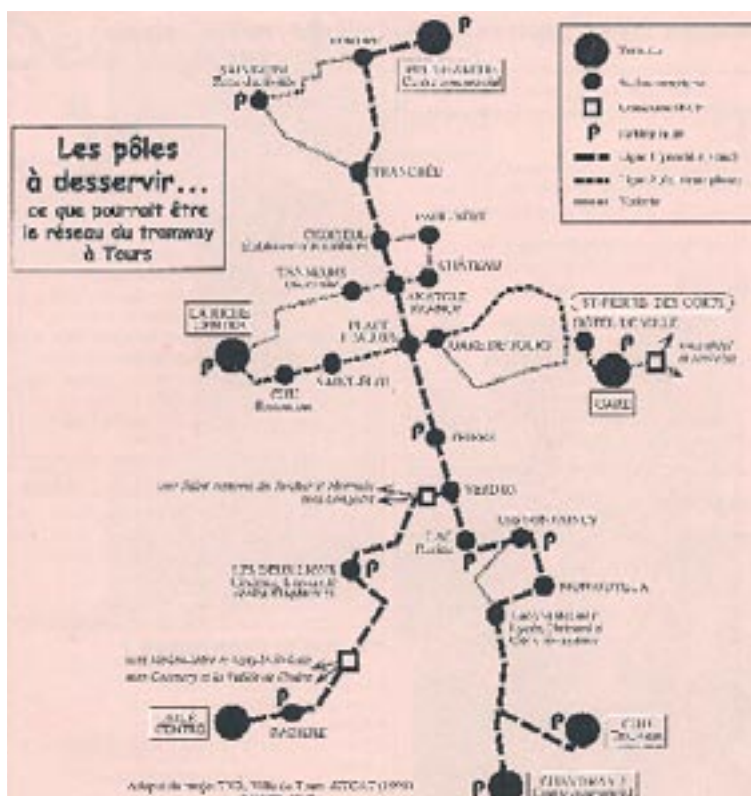
### Les propositions de l'ADTT : un long combat ...

### ça ne peut plus durer !



Tours rue Nationale en période de vacances !  
(août 1998)

Le N°1 de notre bulletin en 1998  
lançait un cri d'alarme :  
**la rue Nationale était devenue invivable.**





## La nécessaire harmonisation

**Cet article reprend les idées exposées par Christian Buisson invité à parler de la nécessaire harmonisation entre le tramway et l'autobus, à l'occasion d'une conférence organisée par l'ADTT le 7 novembre 2017 à Tours.**

### **1 - Reconnaître que le tramway est une réussite nationale.**

En France, déjà 25 agglomérations ont adopté le tramway ! Trois ou quatre ans après la mise en service, une fois le régime de croisière atteint, il n'est pas rare de constater que le nombre de voyageurs décomptés au niveau du réseau dans son ensemble, c'est-à-dire tramway et autobus, a augmenté de 30 % à 50 %. **Quelles sont les raisons de cette réussite ?** Elles sont multiples : financières, techniques, économiques.

**Un financement pérenne.** Grâce au VT (« versement transport », apporté par les employeurs en fonction du nombre de salariés) les agglomérations peuvent s'engager sur le long terme. Notons au passage que beaucoup de pays nous envient cette mesure ; en Suisse, par exemple, le budget est voté chaque année et donc le financement n'est pas obligatoirement assuré.

**Un système bien conçu.** Il s'appuie notamment d'une part, sur un site propre et une priorité aux carrefours (en Allemagne, par exemple, il n'y a pas toujours de priorité systématique aux carrefours), et d'autre part, sur des rames capacitaires, accessibles aux fauteuils roulants et confortables.

**Une conception du réseau** telle que la fréquentation ne peut être que forte. Cela passe par une desserte des principaux pôles générateurs de trafic (surtout pour la première ligne), par des aménagements urbains de qualité, et enfin (*last but not least*) par l'intermodalité. En effet, l'intermodalité permet de faire converger vers le tramway la clientèle des autres modes, les petites rivières faisant les grands fleuves.

### **2 - Faire bénéficier du tramway un maximum d'habitants**

L'introduction du tramway dans un réseau de bus,

c'est l'obligation de hiérarchiser l'offre : ce qui peut se traduire par un véritable bouleversement. En effet, il ne s'agit pas d'ajouter une ligne à un réseau existant. Presque tout le réseau doit être restructuré autour du tramway. Pour mener à bien cette restructuration, on peut s'appuyer sur quelques principes.

**Éviter les doubles-emplois.** Le tramway ne double pas les lignes de bus mais au contraire il les remplace en offrant à cette clientèle des temps de parcours plus courts et moins incertains. Ce qui est recherché, c'est de faire bénéficier de la vitesse du tramway un maximum de voyageurs. Réinjecter les kilomètres autobus. Les autobus qui circulaient là où le tramway circule maintenant vont pouvoir être réutilisés pour renforcer les dessertes dans les parties plus périphériques de l'agglomération.

**Minimiser le nombre de perdants.** Il faut éviter qu'un nombre important de voyageurs se trouvent dans la situation où la durée de transport est supérieure maintenant à ce qu'elle était avant la mise en service du tramway. C'est ainsi qu'une ligne de bus a été créée à Olivet (au sud d'Orléans) pour relier cette commune au centre de l'agglomération par un itinéraire plus direct qu'avec rabattement sur le tramway.

**Créer des pôles d'échange.** Il ne s'agit pas seulement de créer un pôle d'échange en plein centre de l'agglomération mais aussi d'implanter plusieurs pôles secondaires répartis dans l'agglomération. Comme pour tout principe, il ne faut voir dans cette liste que des fils conducteurs et non pas des absolus. Il peut très bien arriver que dans des configurations particulières les contraintes soient telles que ces principes ne soient pas tous applicables dans tous les quartiers de l'agglomération.

Quoi qu'il en soit, rabattre des lignes de bus vers des stations de tramway, c'est imposer aux voyageurs des correspondances. La question est alors : comment faire pour que ces correspondances soient le plus fluides possible ?

---

*Christian BUISSON est consultant indépendant dans le domaine des transports urbains depuis 2010. Il intervient aussi bien en France (Grenoble, Saint-Etienne, Annemasse) qu'à l'étranger (Toronto, Hong-Kong, Bâle). Mais en fait c'est toute sa carrière professionnelle que Christian Buisson a effectué dans les transports urbains. Notamment à Nantes. En 1980, il devenait directeur de l'exploitation de la SEMITAN pour notamment mettre en service la première ligne de tramway moderne en France, en 1985. Mais aussi à Orléans. En 1989, il prenait la direction du réseau de transport de l'agglomération d'Orléans (180 bus) et, en 1995, la direction du projet de la première ligne du tramway d'Orléans lui était confiée jusqu'à sa mise en service en 2000.*

### 3 - Faciliter les correspondances entre tramway et les autres modes.

L'harmonisation entre le tram et le bus, passe par la cohérence horaire, les aménagements physiques, l'harmonisation tarifaire et la création de pôles d'échange agréables.

**La cohérence horaire.** Il convient que toutes les lignes du réseau aient des fréquences telles que les attentes soient limitées lorsqu'il faut changer de modes. Par exemple, 7,5 minutes pour le tram et 15 minutes pour les autobus urbains, 30 minutes pour les services périurbains et régionaux. A Bâle, le cadencement est général (avec, de plus, une amplitude très large).

**Les aménagements physiques.** Il convient de privilégier les correspondances quai à quai. Comme, par exemple, à Mannheim, ou à Zürich.

**L'harmonisation tarifaire.** Le même titre de transport doit permettre au voyageur de passer d'un réseau à l'autre. C'est le cas à Grenoble (alors que les entreprises exploitantes relèvent de groupes différents).

#### La création de pôles d'échange agréables.

Non seulement le passage d'un mode à l'autre doit être aisé mais aussi l'éventuelle attente peut être mise à profit pour faire quelques achats dans les commerces intégrés au pôle d'échange. Par exemple, à Berne, ou à Essen.



© C. Buisson - Mannheim

**L'intermodalité élargie.** Il convient de soigner l'harmonisation non seulement entre le tram et le bus mais aussi avec les autres modes, collectifs comme individuels. Citons quelques réalisations exemplaires.

- **A Lattes**, au terminus de la ligne 3 du réseau de Montpellier, des cheminements sécurisés et agréables permettent aux piétons et aux cyclistes de se rabattre en toute sécurité vers la station de tram.

- **A Toulouse**, le tramway arrive dans l'aérogare permettant aux passagers d'arriver à l'aéroport sans être à la merci des encombrements et de risquer de rater l'avion.

- **A Orléans, à Mulhouse, au Mans, à Tours**, le tram dessert la gare SNCF au plus près.

- **A Strasbourg**, pour les automobilistes utilisateurs du parc relais, le tramway est gratuit.



© C. Buisson - Essen

#### En conclusion,

l'harmonisation entre le tramway et l'autobus qui porte principalement sur la cohérence horaire, les aménagements physiques et l'harmonisation tarifaire, est assurément la clé de la réussite de l'introduction d'une nouvelle ligne de tram dans un réseau de transport public urbain.



**M**ise en service en 2013, la première ligne de tramway de l'agglomération tourangelle a donné immédiatement d'excellents résultats et la fréquentation du réseau bus en a profité dans sa globalité. Toutefois, face à la protestation des usagers de certains quartiers, nous avons souhaité trouver les raisons de ce mécontentement. Nous avons donc mis en lien l'offre et la fréquentation des bus, en comparant 2007 (avant les travaux du tram) avec 2014.

Nous présentons ici deux secteurs de la première couronne de la métropole, qui ne sont pas traversés par le tram ou le BHNS : Saint-Cyr-sur-Loire, et l'Est de Joué-lès-Tours, des quartiers excentrés, composés de zones pavillonnaires et de logements collectifs. Pages suivantes, vous trouverez 2 cartes pour chaque secteur, avec l'évolution des montées ainsi que de l'offre de bus.

## St-Cyr-sur-Loire

Le chiffre est éloquent : on compte 423 montées (soit 846 voyages) en moins par jour de semaine, (après prise en compte des reports à pied vers le tram, et en écartant le pôle santé qui n'existait pas dans les chiffres de 2007). La baisse du nombre de voyageurs concerne clairement des tronçons où l'offre a fortement baissé. A l'Ouest, la fréquence est passée à seulement 5 bus par jour, fréquence rédhibitoire pour toutes les personnes qui travaillent et qui ont de nombreux déplacements.

Dans un secteur dense en habitat, entre l'arrêt Tranchée du tram et la mairie de Saint-Cyr-sur-Loire, passent 3 lignes sur un même tronçon, sans effet sur la fréquentation. En réalité, les écarts entre les bus de 3 lignes ne sont pas réguliers, et le temps d'attente est parfois de 20 minutes.

Au centre de la commune, l'usine SKF emploie 1200 salariés, dont seulement 1% empruntent les transports en commun, en raison des horaires décalés (6h / 22h). Le tramway, qui est à 1,5 km, n'offre pas de service assez tôt le matin en provenance du Sud.

On trouve tout de même un effet positif aux abords de la mairie (+36), secteur où plusieurs immeubles de logements collectifs ont été construits, et où l'offre à sensiblement progressé.

## Joué-lès-Tours Est, Tours-Bergeonnerie

Le passage d'une ligne forte (fréquence de 10 minutes maxi) au Nord du secteur, qui relie le tramway au Nord, et la ligne Tempo 2 au Sud, a conduit à un accroissement très important du nombre des montées dans cette zone.

Plus à l'Est, la forte baisse de montées s'est reportée soit vers cette ligne, soit à pied vers la Tempo 2.

Au Sud-Est, la ligne 14, tout comme dans sa traversée à Saint-Cyr-sur-Loire, perd des clients, en dehors des lycéens et collégiens. Dans le secteur de la Vallée Violette, en parallèle de la baisse d'offre en journée, on observe que le nombre de montées baisse faiblement.

Dans le quartier du Morier (-186), on peut en revanche supposer que l'essentiel des usagers s'est reporté vers les lignes plus fortes à proximité, notamment le tramway.

## Comparaison des deux secteurs

Dans les deux secteurs étudiés, on constate un impact direct de la baisse d'offre sur la fréquentation. Si à Joué-lès-Tours Est, le report des usagers est important vers les lignes fortes, la perte de voyageurs est bien plus lourde à Saint-Cyr-sur-Loire, où aucune ligne forte ne passe. L'effet de réduction de l'offre y a été sans doute trop important pour que les usagers puissent s'adapter.

# Étude comparative réseau bus Fil Bleu Joué-lès-Tours Est

Évolution des montées par groupe d'arrêts :  
delta 2007 - 2014



Offre (fréquence) sur les tronçons :  
évolution 2007 - 2014

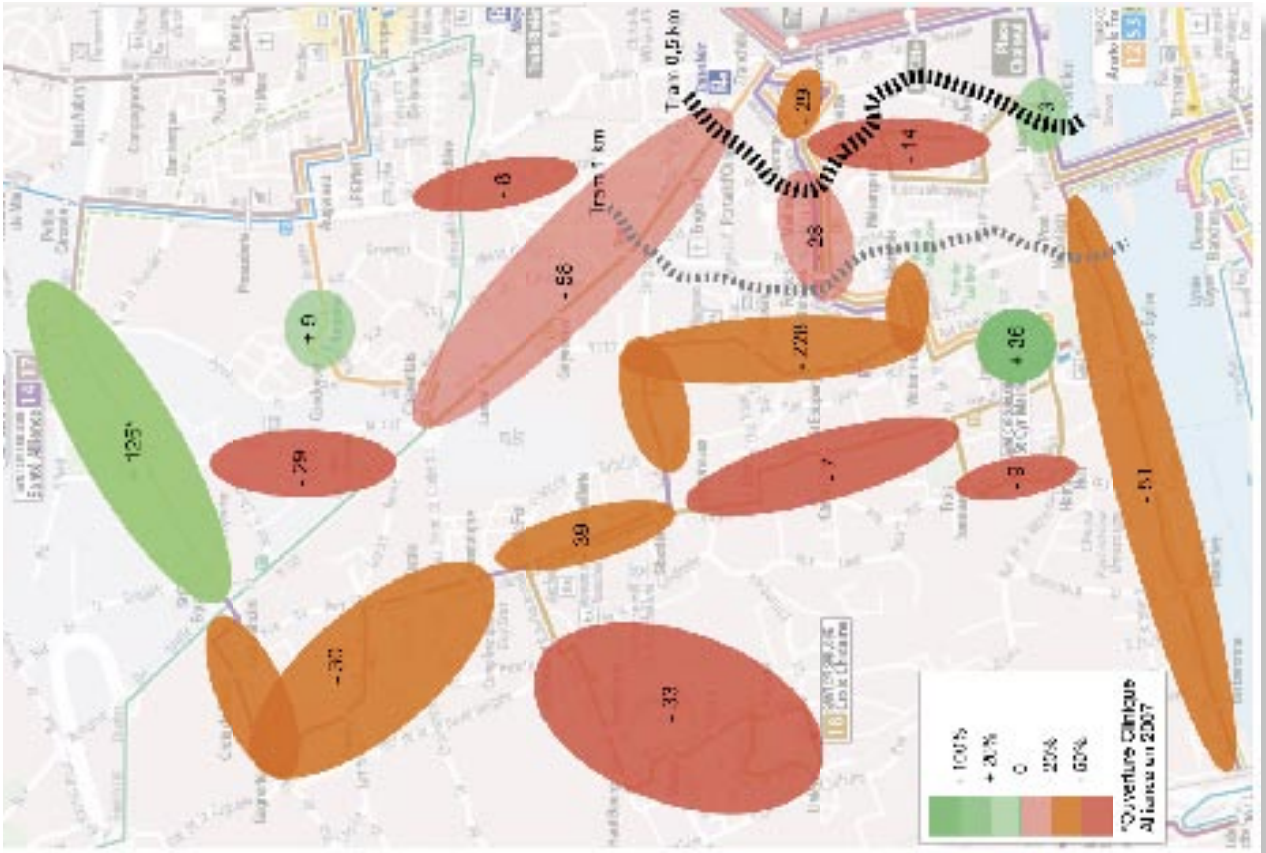


HP : Heures de pointe  
HJ : Heures de journée

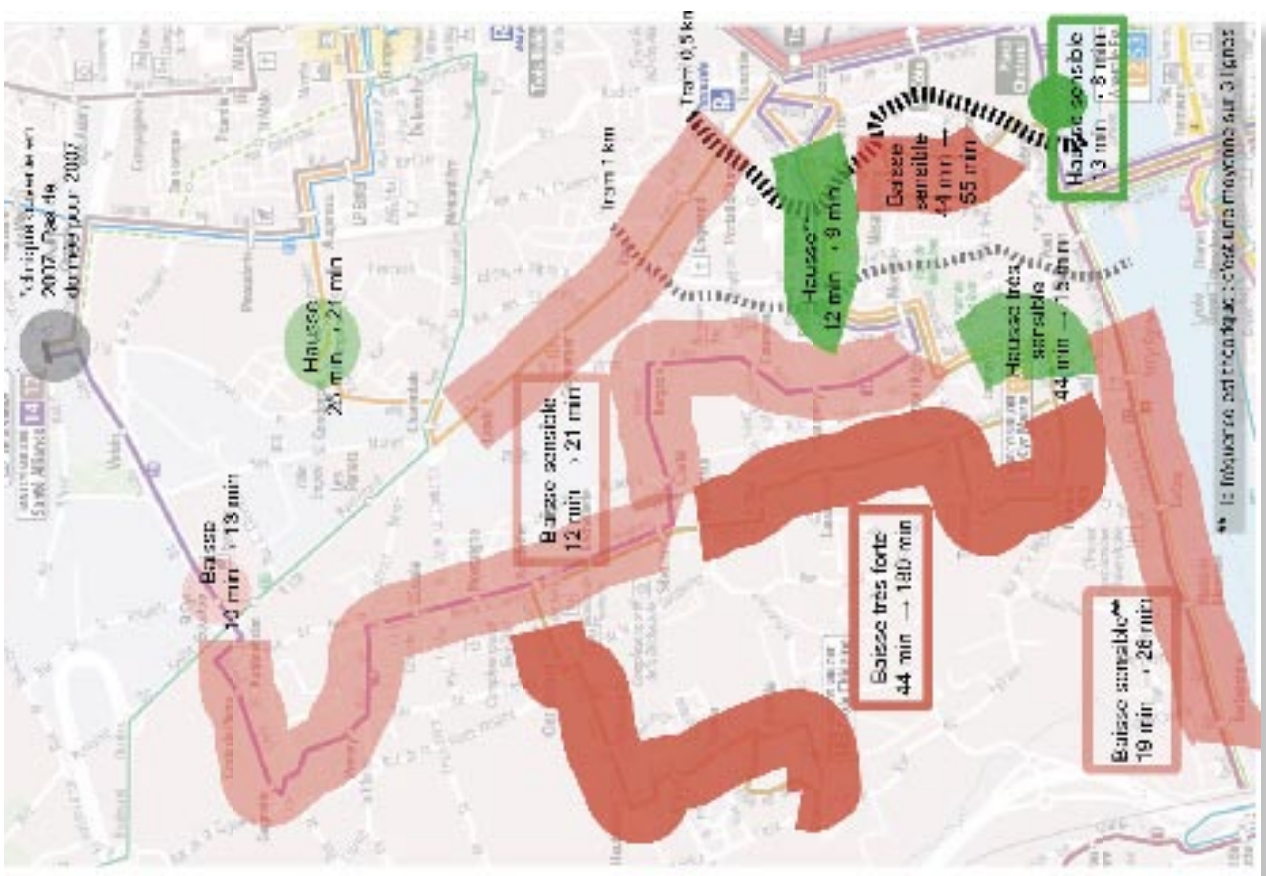


# Étude comparative réseau bus Fil Bleu Saint-Cyr-sur-Loire

Évolution des montées par groupe d'arrêts :  
delta 2007 - 2014



Offre (fréquence) sur les tronçons :  
évolution 2007 - 2014







## L'ADTT c'est aussi :

- Le TER ; notamment Tours-Chinon, Tours-Loches,
- Le TGV sur Paris et le Sud-Ouest,
- Les lignes REMI,
- L'intermodalité et le vélo,
- L'automobile dans la ville,
- L'avenir de l'aéroport.

## Activités depuis l'assemblée générale du 7 novembre 2017

L'ADTT a rencontré successivement :

M. Massot, le 27 novembre 2017, Adjoint au Maire de Tours ;  
M. Gillot, le 29 décembre 2017, Adjoint au Maire de St-Cyr-sur-Loire  
M. Gatard, le 5 janvier 2018, Maire de Chambray-lès-Tours  
M. Bernard, le 10 janvier 2018 à la CFDT, Cheminot retraité  
Mme Beaufils, le 18 janvier 2018, Maire de St-Pierre-des-Corps ;  
M. Schwartz, le 24 janvier 2018, Maire de La Riche ;  
M. Augis, le 31 janvier 2018, Vice-président de la Métropole  
Maire de Joué-les-tours  
M. Frugier, le 6 février 2018, Collectif cycliste 37

**Prochaine assemblée générale le 19 avril 2018. Réservez cette date**

## Bulletin d'adhésion ou renouvellement 2018

M/M<sup>me</sup>, Nom : ..... Prénom .....

Adresse : .....

Ville : ..... Code postal : .....

Téléphone : ..... Adresse mail : .....

Adhère à l'ADTT pour l'année 2018  cotisation minimale : 15 € - Étudiants 10 €

Renouvelle son adhésion 2018 à l'ADTT

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

*Votre adhésion est indispensable, elle est notre seule ressource. Faites connaître l'ADTT autour de vous.*

*Vous pouvez acquérir des bulletins pour convaincre des personnes intéressées.*

*Ce bulletin est remis gracieusement aux adhérents ADTT, prix de vente public : 2€ + éventuellement les frais d'envoi.*

Maquette et mise en page : Nicole Joulin

Cartographie : Vincent Degeorge

Équipe de rédaction : Jean-Marie Beauvais, Vincent Degeorge, Jean-François Troin

172 rue de Boisdénier 37000 Tours

adttouraine@gmail.com - adttouraine.com - facebook.usagersbustramtours

**Association membre de la FNAUT**