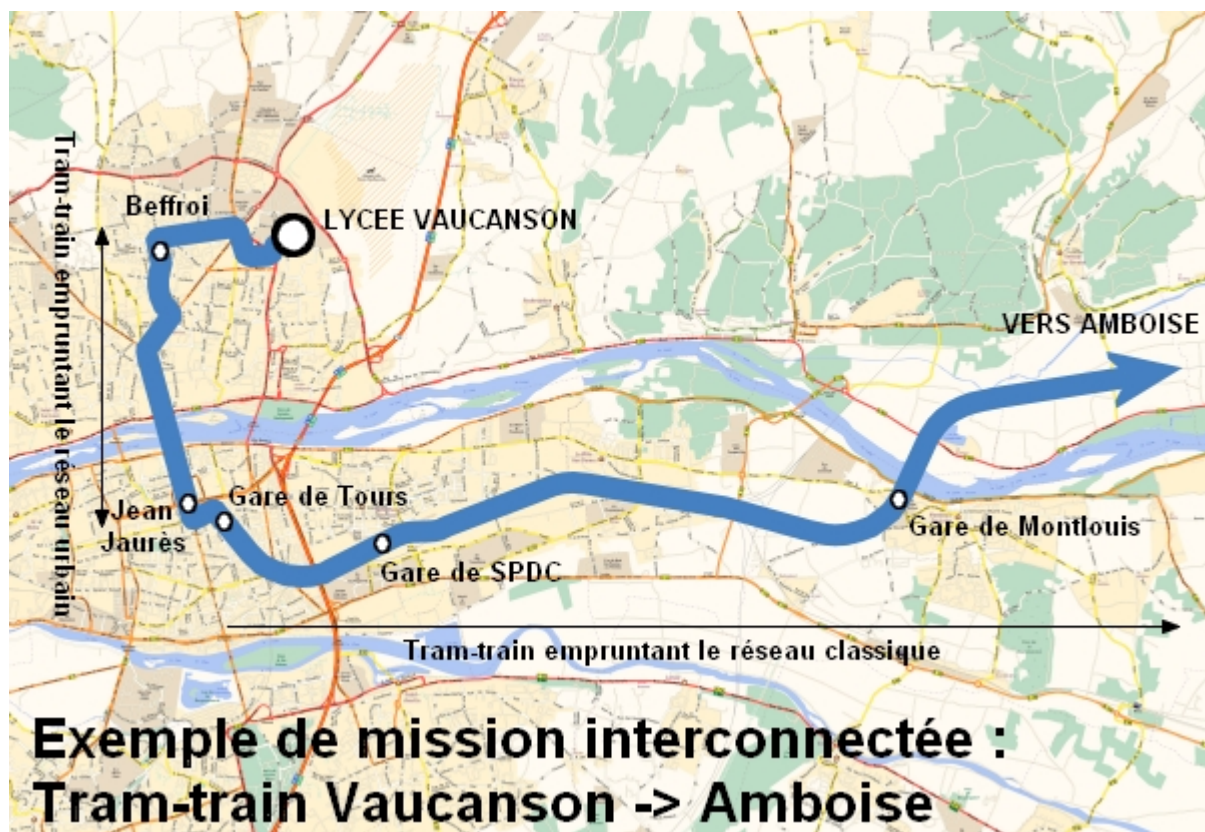


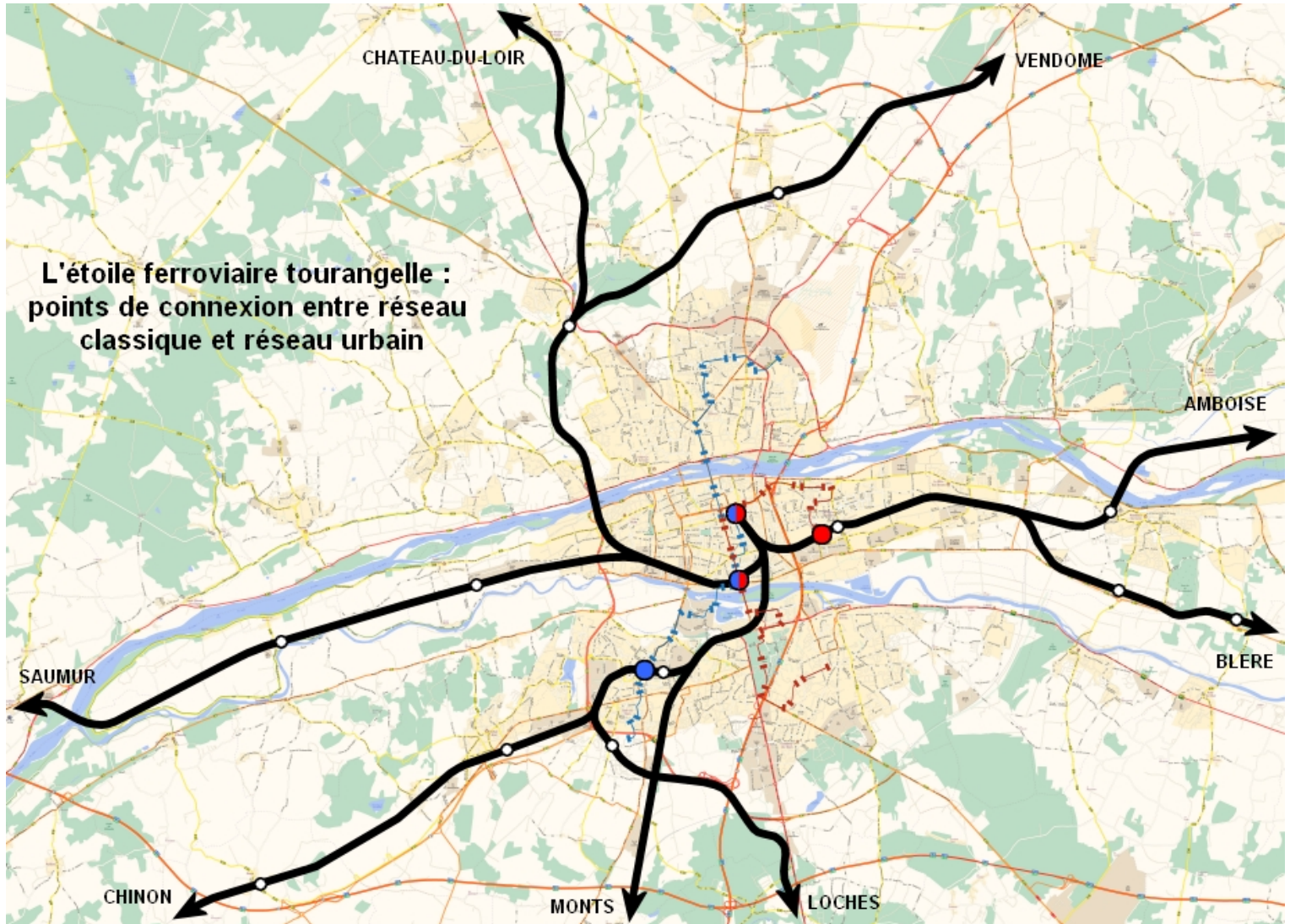
Réflexions sur le tram-train

On désigne sous le vocable de tram-train un matériel et/ou un service empruntant tant le réseau ferré urbain que le réseau ferré suburbain classique, en cohabitation avec les TER, trains de fret, grandes lignes, etc. Ce concept est né en Allemagne, et en particulier à Karlsruhe, qui a donné son nom au modèle d'exploitation. C'est en effet là bas qu'on a commencé, à la fin des années 1980, à raccorder des lignes suburbaines peu exploitées au réseau urbain. Combinés à de lourds travaux d'amélioration de l'infrastructure, ils ont permis une hausse spectaculaire de la fréquentation. Pour donner un exemple concret, un tram-train à Tours pourrait partir du lycée Vaucanson, emprunter le réseau urbain jusqu'à la gare de Tours, puis arrivé là bifurquer sur le réseau national et aller jusqu'à Amboise, sans rupture de charge, c'est-à-dire sans que ses passagers aient à changer de rame.



Le projet de la première ligne de tramway prévoit un matériel roulant d'une largeur de 2,40 mètres, alors que le matériel ferroviaire courant est d'une largeur de 2,65 mètres. C'est également celle du tramway de Mulhouse, qui cohabitera cet hiver avec le premier « vrai » tram-train de France. Ce différentiel empêche par conséquent - ou du moins complique - l'interconnexion, principalement pour des questions de hauteur et d'espacement des quais. Le SITCAT a affirmé que la largeur de 2,65 mètres aurait compliqué l'insertion du tram : rayons de giration augmentés, de même que l'emprise au sol, qui gagne 50 centimètres. Or on sait les difficultés que pose déjà le passage du tramway rue Charles Gille, rue de Jemmapes ou encore avenue André Maginot. Le coût du projet aurait donc augmenté ; en contrepartie les rames, plus spacieuses, auraient pu être légèrement moins nombreuses. Le nouveau pont sur le Cher, toutefois, a été conçu pour permettre la cohabitation de matériel des deux largeurs, la Région souhaitant y voir circuler, à terme, des TER vers Chinon et Loches.

Quelles auraient été, en mettant de côté ce point technique, les possibilités d'exploitation d'un réseau de tram-train ? On regrettera que ses soutiens - qu'ils soient historiques ou peut-être plus opportunistes - ne fassent pas de propositions concrètes, chiffrées, en termes de nombre d'aller-retour, de nombre de passages à telle gare, à telle échéance, etc... Or il n'y a pas de détail dans l'exécution. Il faut dans tous les cas tout d'abord inventorier les points de connexion entre les deux réseaux. Avec le projet actuel de première ligne, ils seront au nombre de trois : gare de Joué, carrefour de Verdun, gare de Tours. On pourrait, avec la seconde ligne, en rajouter un quatrième, à la gare de Saint-Pierre-des-Corps, si la branche vers la cité corpopétrusienne est confirmée lors de la réévaluation du PDU. En tout état de cause, quelles missions pourrait-on envisager ?



Un premier constat s'impose tout d'abord : toutes les lignes de l'étoile ferroviaire ne pourraient pas être utilisées. Exit celle de Monts, trop chargée pour voir circuler des tram-trains, au moins jusqu'à la mise en service de la LGVSEA, prévue en 2016. Il ne peut évidemment être aussi question de faire circuler des tram-trains sur la LGV, neuvième branche de l'étoile ferroviaire. Étudions les autres.

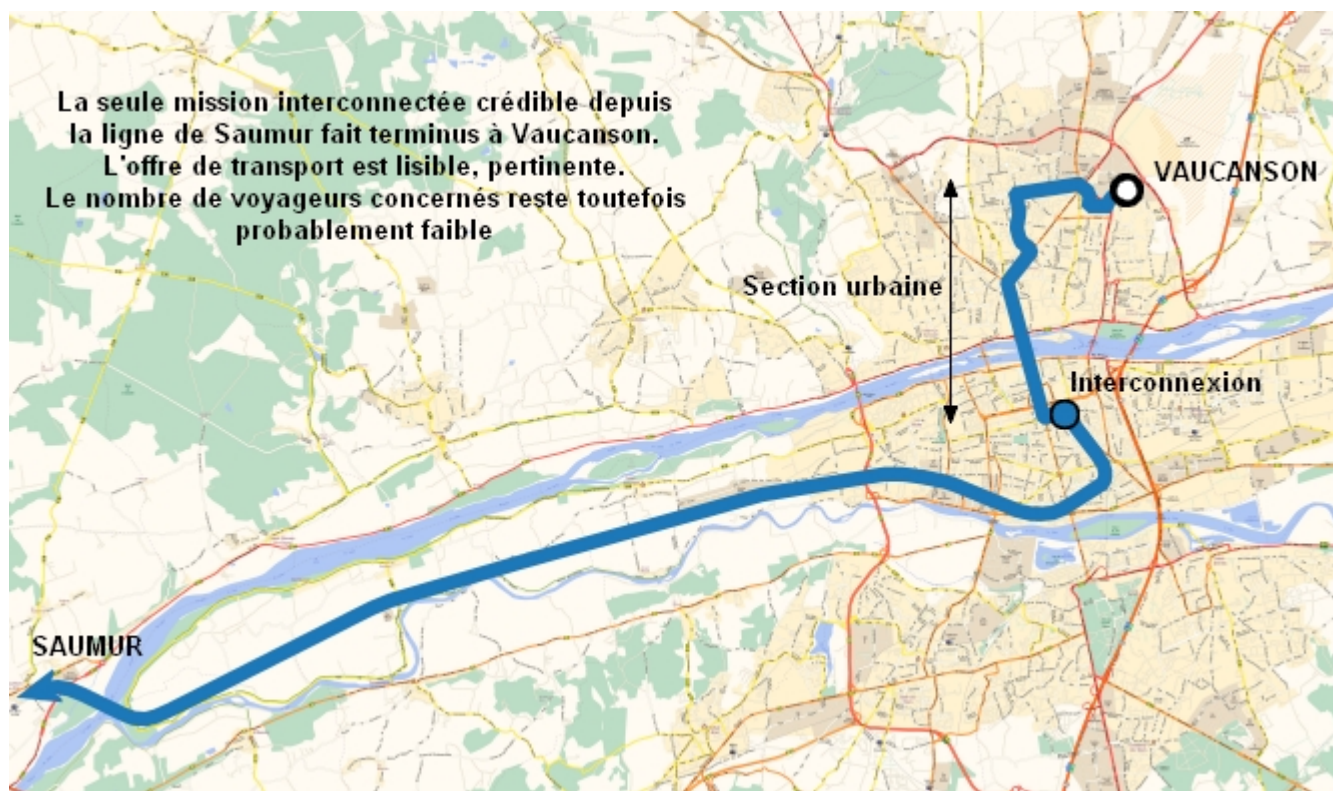
- Celles du Mans et de Vendôme partagent la même problématique, faisant tronc commun à partir de La Membrolle. Deux possibilités. Premièrement, elles quittent la ligne classique à Verdun, et poursuivent leur trajet vers la gare via le Sanitas. On perd cinq minutes pour rejoindre le centre, l'intérêt de la nouvelle desserte restant assez médiocre.



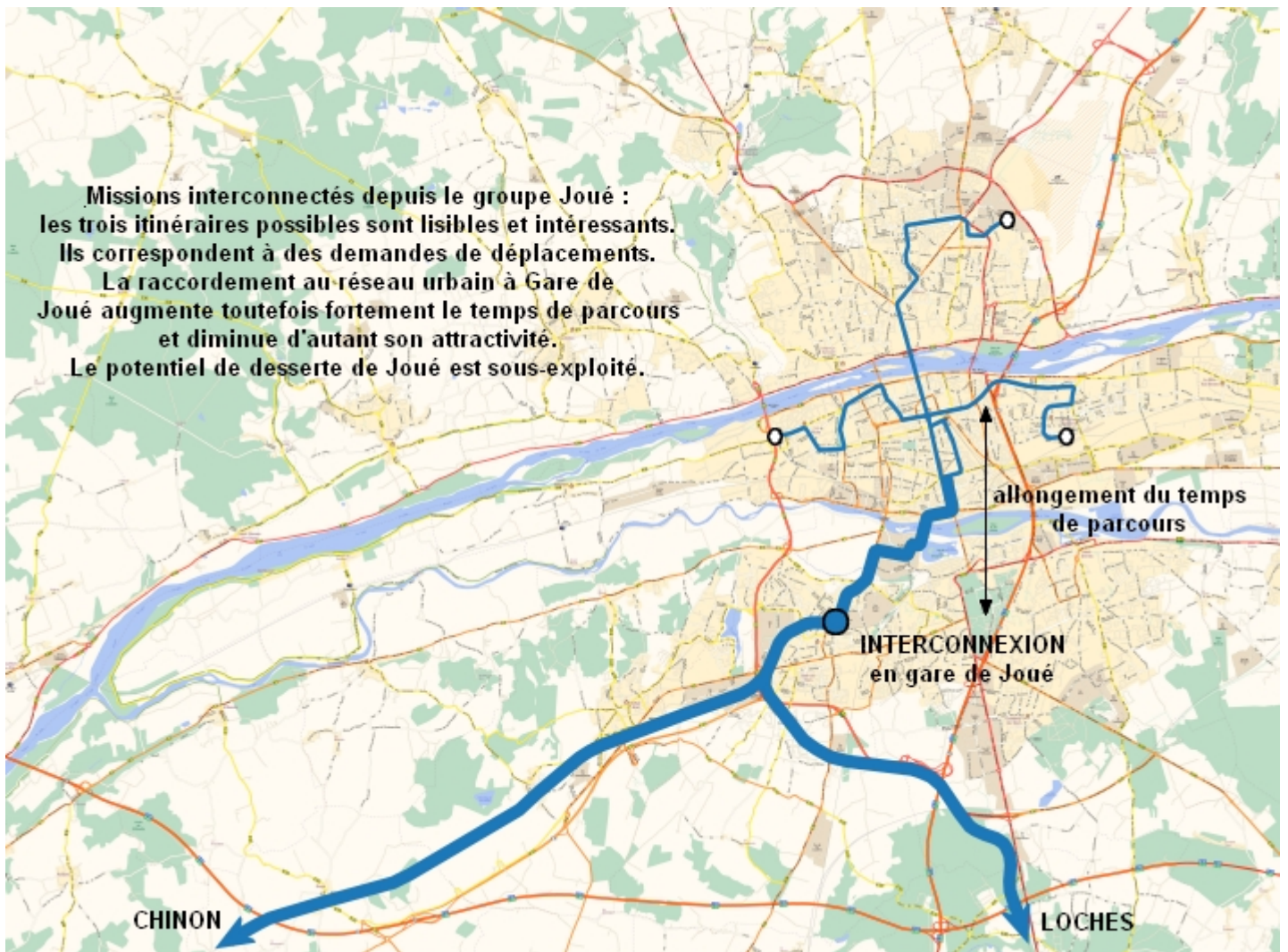
Deuxième possibilité, à partir de la gare, les rames poursuivent leur trajet sur le réseau urbain. Or on les imagine pourtant mal, venant du nord, repartir vers le nord et le quartier de l'Europe, ou alors filer à nouveau plein sud en repassant carrefour de Verdun. De même, avec une deuxième ligne, que ce soit pour aller vers La Riche, Trousseau ou Saint-Pierre-des-Corps, le compte n'y est pas. On ne peut enfin imaginer raisonnablement un raccordement à Verdun permettant de filer directement vers Grandmont, sans passer par Tours-centre, qui ne concernerait qu'un trafic très réduit. Conclusion : une interconnexion tram-train pour les lignes du groupe nord n'offrirait que des schémas de service complexes et surtout très peu porteurs.



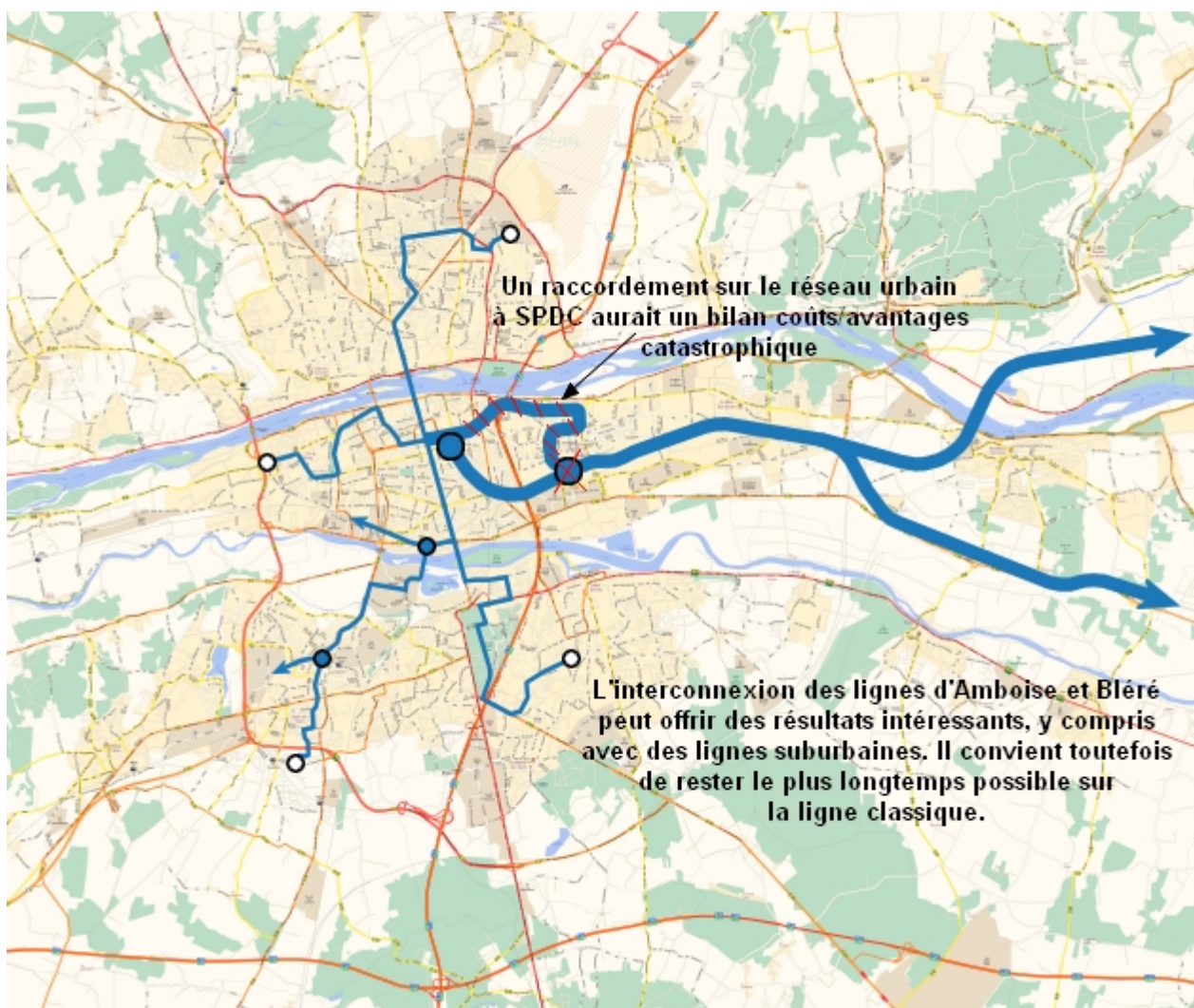
- La ligne de Saumur, à présent, qui arrive par le même faisceau de voies. La problématique est proche, tant il semble peu cohérent de la connecter avec le réseau urbain en direction du sud en shuntant le centre-ville. Un prolongement vers le nord semble lui plus logique. Comme dans le cas précédent, le passage du réseau classique au réseau urbain semble plus pertinent à Gare de Tours qu'à Verdun. Cette ligne est toutefois peu fréquentée sur son parcours périurbain, ne rencontrant que des communes de faible taille : Langeais, Cinq-Mars-la-Pile, Berthenay, Savonnières, Saint-Genouph, etc. L'interconnexion, si elle peut présenter un intérêt, n'est donc qu'à traiter en dernier lieu.



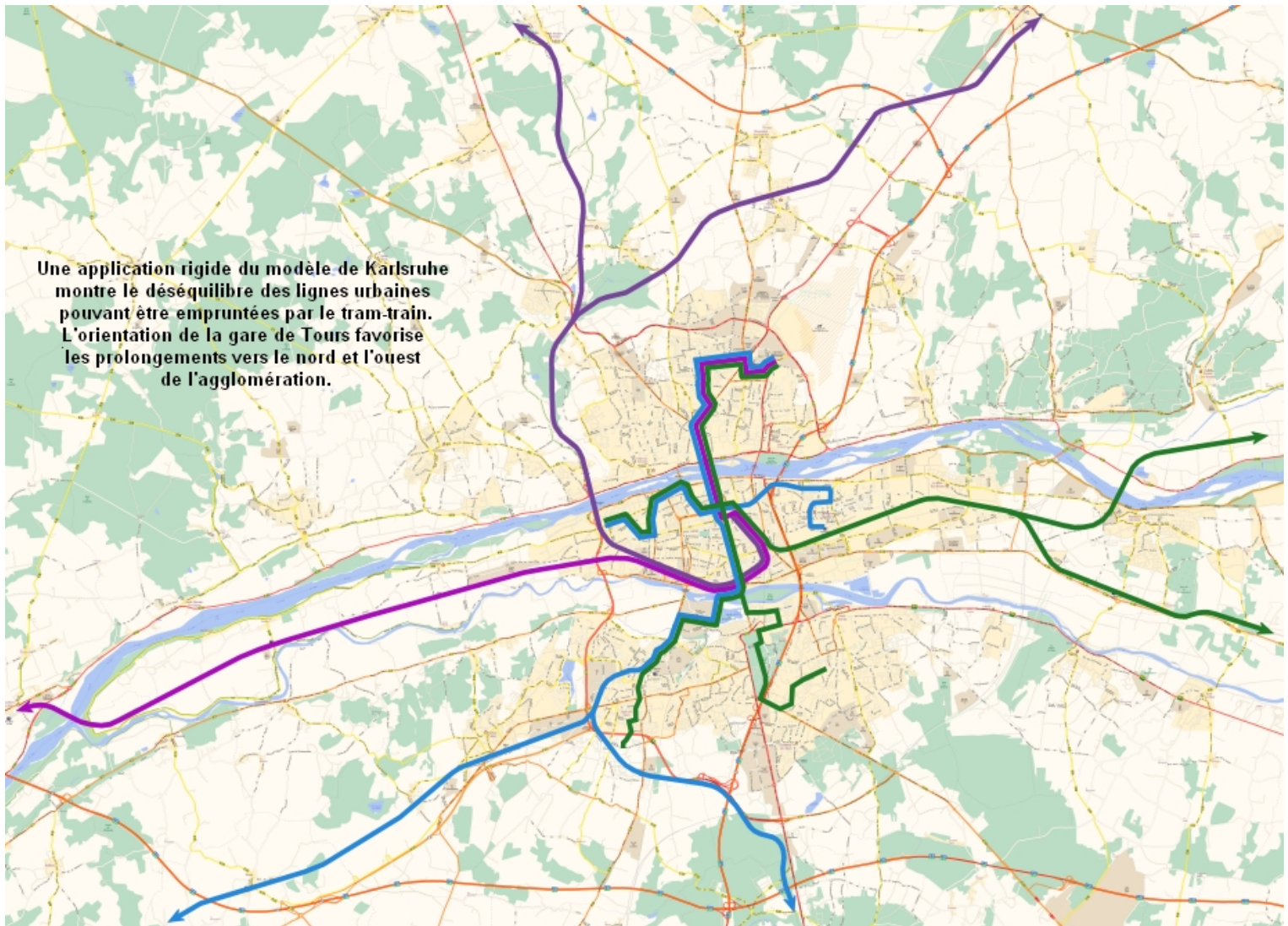
- Au sud-ouest, les lignes de Chinon et de Loches présentent des caractéristiques très proches. A voie unique, non électrifiées, elles sont passés près de fermetures définitives. Celle de Chinon, en cours de réhabilitation, connaît désormais une belle fréquentation, tandis que la rénovation d'une partie de celle de Loches est prévue. Caractère très intéressant, elles traversent des zones denses de l'agglomération : celle de Loches, en particulier, ceinture presque entièrement Joué-lès-Tours, avant de passer dans la vallée de l'Indre. Leur potentiel touristique est également notable : outre Loches et Chinon, il y a Azay-le-Rideau. Une application rigide du modèle de Karlsruhe ferait raccorder ces deux lignes au tramway au niveau de la gare de Joué. Les tram-trains rejoindraient ensuite Tours par les Deux-Lions et l'avenue de Grammont, soit un trajet dépassant les vingt minutes ... contre sept actuellement ! Un bilan coûts/avantages très douteux. Un prolongement au-delà de la gare de Tours, vers le nord, La Riche ou SPDC serait toutefois intéressant.



- Les lignes de Blois et Vierzon, à l'est, répondent également à la même problématique : à double voie, électrifiées et en excellent état, elles connaissent un trafic déjà soutenu, la gare de Bléré ayant même un terminus dédié aux TER en provenance de Tours. A nouveau, l'application stricte du modèle de Karlsruhe serait douteuse : on imagine mal les tram-trains quitter la voie classique à SPDC (ou pire, LVAD !), et travers la Rabâterie pour amener les voyageurs d'Amboise et de Bléré à bon port. Soyons honnête, peu de monde habitant là bas travaille dans l'est tourangeau, et dans tous les cas des correspondances acceptables pourraient être faites en gare de SPDC. Une fois arrivés en gare de Tours, les tram-trains pourraient indifféremment aller vers le nord ou le sud de l'agglomération via le réseau urbain tout en ayant une offre de transport lisible. On pourrait même imaginer des missions diamétrales, reprenant à partir de Joué ou du carrefour de Verdun le réseau classique.



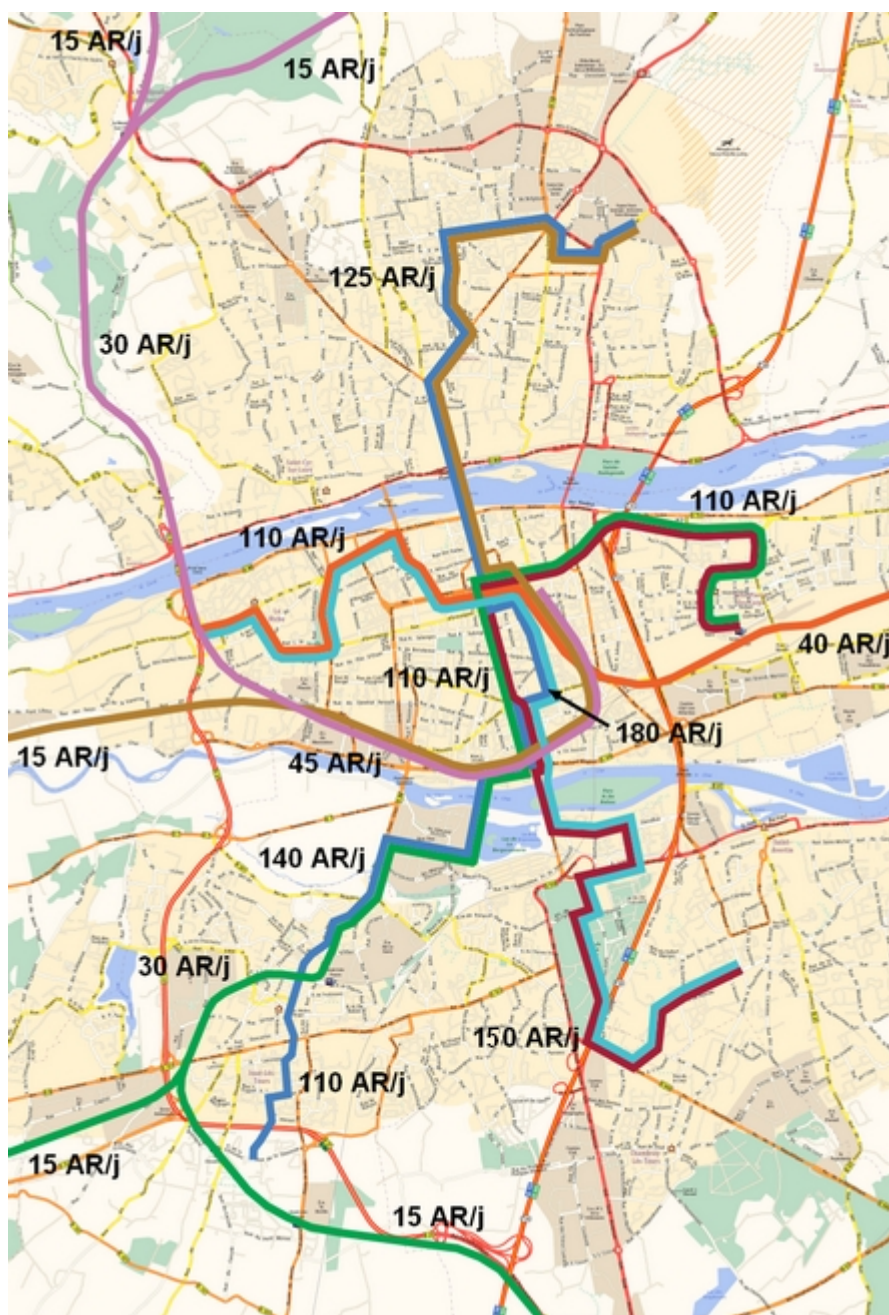
On l'aura donc compris, la configuration spatiale de l'agglomération et celle de son réseau ferré limitent les possibilités concrètes d'exploitation. Certaines branches du réseau urbain (Vaucanson, La Riche) pourraient ainsi être largement utilisées, tandis que d'autres (Trousseau, Saint-Pierre) ne le seraient que beaucoup plus difficilement.



On imagine donc l'inégalité de l'offre si toutes les lignes du réseau étaient interconnectées, sachant que les rames de tramway continuant à circuler uniquement sur le réseau urbain seront toujours en grand nombre. Explicitons.

Le tram-train étant cadencé, on peut, avec de l'optimisme, envisager une rame à l'heure pour les lignes à faible trafic (groupe nord, Langeais, groupe Joué), ce toute la journée, et une rame à la demi-heure à l'heure de pointe sur les lignes d'Amboise et de Bléré (soit entre 7h et 9h et entre 15h30 et 18h30). Ce qui nous donne donc respectivement 15 et 20 passages par jour et par sens.

Voici quel serait le résultat sur cartes, en cherchant à optimiser l'intégration avec le réseau urbain pour former un ensemble aussi maillé que possible. On peut, en jouant finement, arriver à un modèle relativement équilibré, mais qui n'est possible, et c'est là un impératif, qu'en ayant réalisé cinq branches pour le réseau urbain. Supprimez ou rajouter un tronçon, et c'est le château de cartes qui s'écroule. Malgré tout, on remarquera que les branches de SPDC et de La Riche sont faibles : 110 AR/j, c'est une rame aux huit minutes. Difficile pourtant d'en faire passer plus souvent, sous peine de surcharger la branche de Trousseau, ou d'envoyer balader des banquettes sur les lignes suburbaines. A l'inverse, le tronc commun de Charcot verrait passer 290 rames par jour et par sens. C'est énorme.

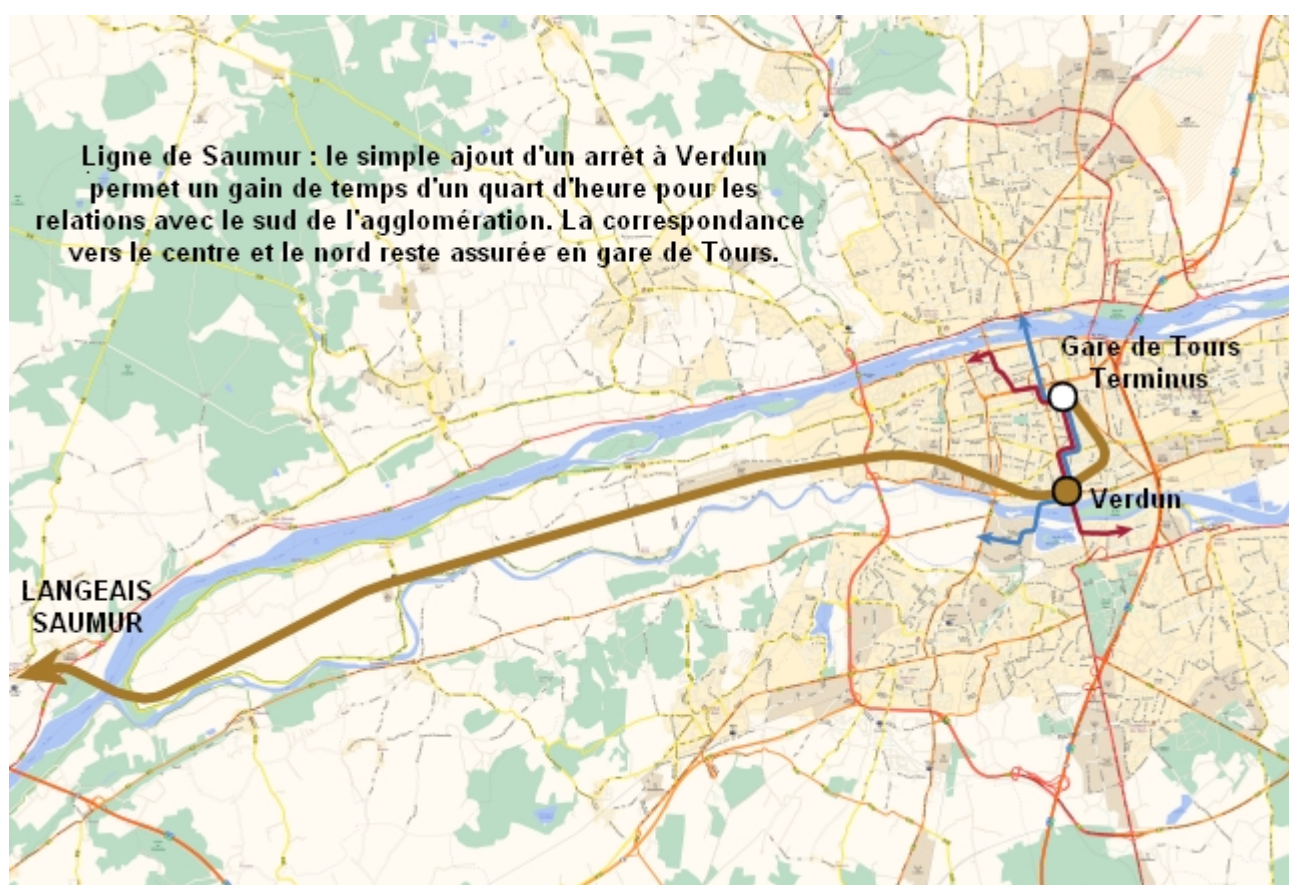


L'application bête et méchante du modèle de Karlsruhe ne peut à Tours, du fait de la configuration des voies, que conduire au pire à une chimère, au mieux à un modèle d'exploitation inégalitaire, basé sur un réseau urbain déjà très coûteux à mettre en place. A Tours, donc, d'inventer son propre modèle. Notre ville offre, comme je l'ai écrit, l'avantage d'avoir une gare en hyper-centre. Il serait bon de connaître la destination finale des voyageurs venant d'Amboise, de Bléré ou de Ballan, mais il y a fort à parier qu'elle se situe pour beaucoup dans un rayon d'un kilomètre autour de la gare (lycées, commerces, centre administratif, etc). Beaucoup d'entre eux se satisfont donc d'un terminus en gare de Tours ; ils souhaitent même pouvoir y accéder le plus rapidement possible depuis leur gare de départ. Quant à ceux souhaitant prolonger leur trajet, rappelons que la station de tramway n'est qu'à quelques dizaines de mètres. Observons donc ce qu'on pourrait plutôt faire, avec une approche plus pragmatique, toujours ligne par ligne.

- Les deux lignes du groupe nord ne présentent, on l'a vu, guère d'intérêt à être prolongées au-delà de la gare de Tours. Le passage par le Sanitas et la place de la Liberté, s'il pourrait intéresser des usagers, ferait surtout perdre du temps aux autres et nécessiterait la création d'un coûteux raccordement au carrefour de Verdun. Bilan coûts/avantages mitigé, donc. La création d'une halte supplémentaire, carrefour de Verdun, permettrait non seulement de prendre une correspondance avec le tramway vers le Sanitas et le place de la Liberté, mais aussi vers Joué, les Deux-Lions, ou vers Grandmont et Trousseau. Cette halte, évoquée de longue date, est un point absolument vital dans la réussite de l'intermodalité. L'effort doit également porter sur la ligne classique. Sa rénovation entre La Membrolle et Monnaie est prévue. C'est bien. Mais outre l'amélioration de l'accès aux gares (celle de La Membrolle est chétive), il faut en créer de nouvelles. Dans les communes suburbaines, tout d'abord : à Mettray (à l'ouest comme à l'est), à Fondettes, où il ne s'agit que d'une réouverture. Mais aussi en milieu urbain : à La Riche, où un pôle multimodal pourrait être créé à St Cosme, à la rencontre du périphérique, du chemin de fer et du tramway, puisqu'on peut espérer y voir aboutir la seconde ligne. L'accès à l'ouest tourangeau depuis les communes du nord de l'agglomération serait considérablement facilité. On aurait donc effectivement, que ce soit à La Riche ou à Verdun, des ruptures de charge, mais les possibilités de déplacement offertes seraient bien plus lisibles qu'un service continu entre Monnaie et le lycée Vaucanson ou l'hôpital Trousseau, via la gare de Tours ...

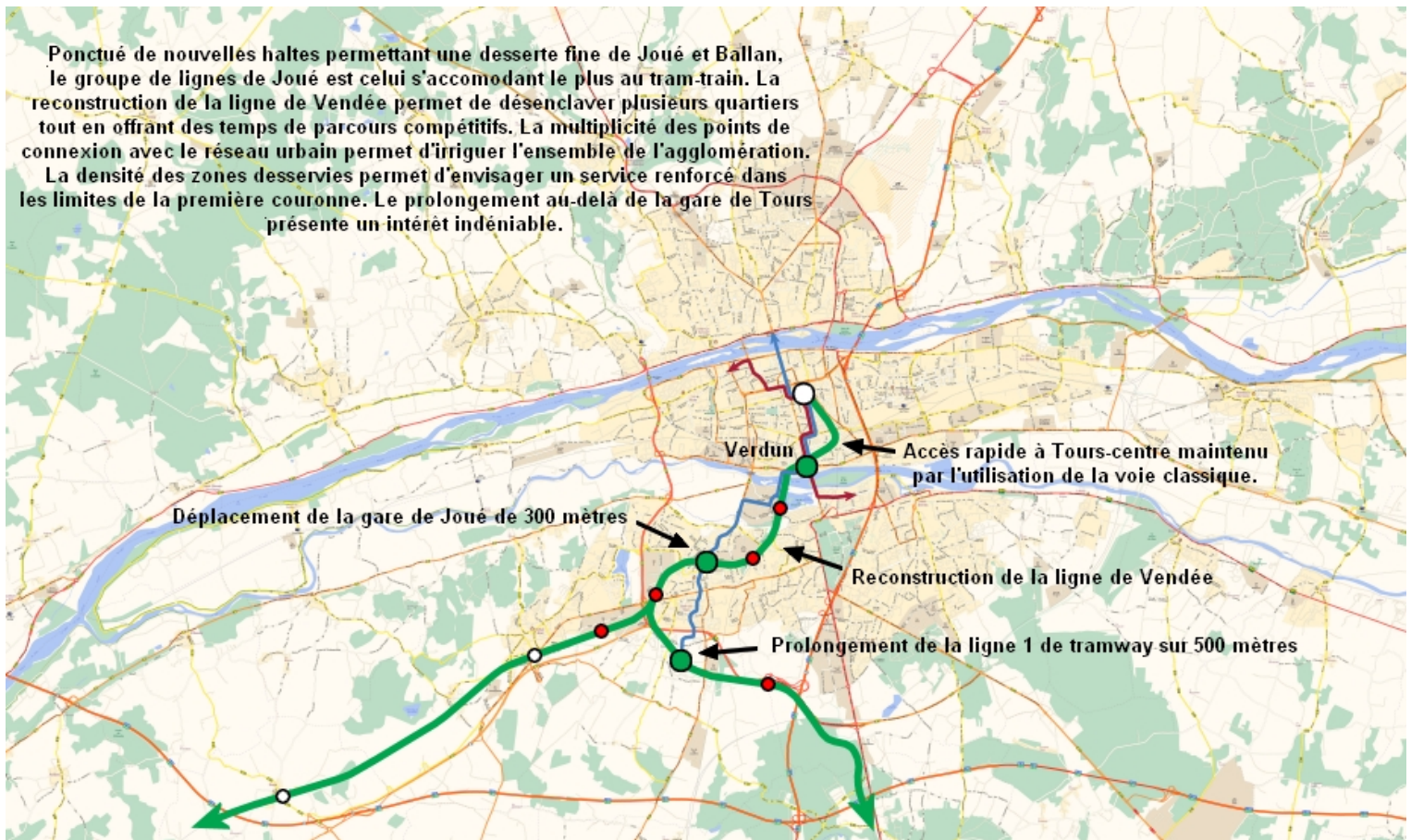


- La ligne de Langeais présente, on l'a dit, relativement peu d'intérêt en raison de la faiblesse de sa zone de chalandise. On imagine d'ailleurs mal des trains y faisant terminus ; il faudrait repousser celui-ci à Saumur, comme c'est d'ailleurs le cas actuellement. C'est bien loin, et plus franchement dans un domaine adapté au tram-train. En tout état de cause, je pense qu'un arrêt supplémentaire au carrefour de Verdun sera suffisant pour améliorer le service actuel, le matériel classique devant continuer à être utilisé.

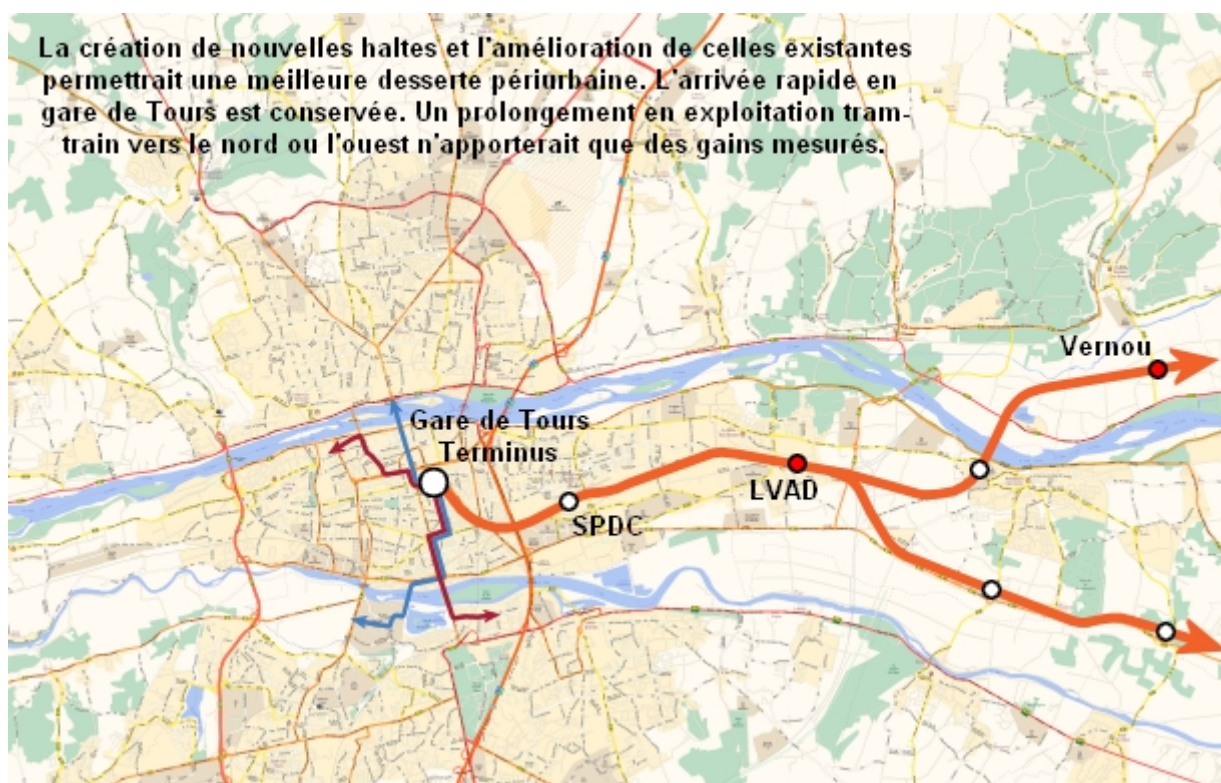


- Le doublet de la ligne de Joué est peut-être le plus intéressant. La reconstruction du pont de Vendée permettrait, toujours en partant de la gare de Tours, de réemprunter, en longeant les Deux-Lions, la ligne défermée en 1970. Arrivant à Joué, elle se divise en deux branches, au niveau des usines Michelin. La forte densité des zones desservies pourrait conduire à la création de nouvelles haltes, offrant une desserte beaucoup plus fine qu'actuellement, et se rapprochant ainsi d'un tramway urbain ; il n'est d'ailleurs pas à exclure qu'on puisse électrifier ce tronçon commun, exploité avec du matériel bimode. Une halte, au niveau de la fac de droit, permettrait elle de desservir les Deux-Lions. Alors bien sûr, j'avais critiqué l'interconnexion avec le tramway à la gare de Joué causée par le modèle de Karlsruhe, et génératrice d'une augmentation du temps de parcours. Ce serait la même chose ici, mais avec une augmentation très importante de la population desservie. Pensez donc, avec de nouvelles stations à Ballan, à la Liodière, aux usines Michelin, au nord-est de Joué, assez enclavé ... C'est presque un tramway classique que l'on a l'opportunité d'avoir dans cette portion urbaine. Avec la requalification que l'on imagine, tout autour de la ligne. Reste l'épineuse question de la largeur du matériel, ces deux lignes étant celles qu'il serait le plus intéressant de prolonger au delà de la gare de Tours.

Ponctué de nouvelles haltes permettant une desserte fine de Joué et Ballan, le groupe de lignes de Joué est celui s'accommodant le plus au tram-train. La reconstruction de la ligne de Vendée permet de désenclaver plusieurs quartiers tout en offrant des temps de parcours compétitifs. La multiplicité des points de connexion avec le réseau urbain permet d'irriguer l'ensemble de l'agglomération. La densité des zones desservies permet d'envisager un service renforcé dans les limites de la première couronne. Le prolongement au-delà de la gare de Tours présente un intérêt indéniable.



- Les lignes de Bléré et Amboise, enfin. Elles fonctionnent actuellement bien, grâce à une offre soutenue. On pourrait améliorer l'existant, à commencer par la desserte de Montlouis. On pourrait aussi créer des haltes, à Vernou et La Ville-aux-Dames, qui en manquent cruellement. Au delà de la gare de Tours, pourquoi ne pas prolonger sur le réseau urbain ? A nouveau la question du matériel ... mais surtout dans quelle direction ? Vers le nord ? dans le cas où les lignes de Joué y passeraient déjà, autant ne pas accroître le déséquilibre. Vers le sud ? Il faut à nouveau voir quelle serait la proportion de voyageurs intéressés par une telle circulation ... d'autant que rappelons-le, la correspondance n'excèdera pas les cinq minutes ; or une rame interconnectée devrait faire une boucle par Jean Jaurès, ce qui prendrait également cinq minutes. Peu séduisant. L'ouest, vers La Riche, pourrait encore être la meilleure solution, à supposer qu'elle soit réalisable sur le plan de l'exploitation.

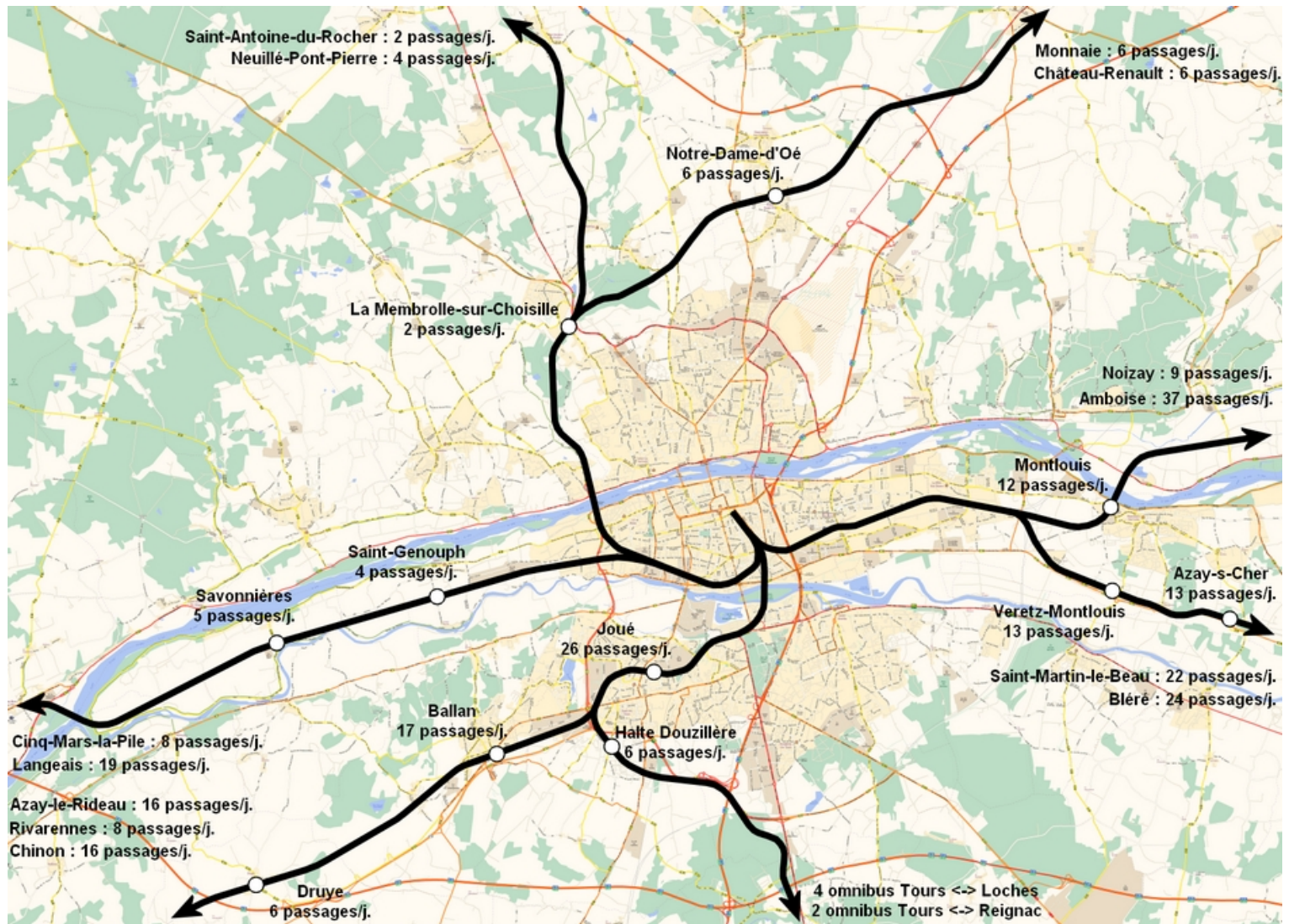


- Abordons enfin la question de la navette entre Tours et SPDC, actuellement assurée par d'anciennes rames du RER C. Ainsi que l'a rappelé Jean Germain, il semble peu raisonnable d'envisager à la fois un tramway urbain et un remplacement de la navette par un tram-train (ou assimilé) pour cette ville. La branche corpopétrusienne du tramway semblant peu porteuse, on peut je pense envisager de créer une voie réservée entre SPDC et Tours à la circulation d'une rame unique, effectuant un départ tous les quarts d'heure (soit environ 60 AR/j)

Dans ce contexte, la proposition de Jean Germain de créer un nouveau service entre Monnaie et Montlouis est intéressante, puisqu'elle reprendrait le principe d'amélioration des lignes existantes (création de nouvelles haltes et de pôles de correspondances) tout en facilitant les relations banlieue<-> banlieue sans passer par le centre. Une personne habitant à La Membrolle pourra ainsi aller prendre son TGV à SPDC sans avoir à prendre la navette en gare de Tours. Il est toutefois je crois évident que ce nouveau service, pour intéressant qu'il est, ne doit pas se substituer aux existants, mais bien les compléter : il faudra toujours que des trains venant de Monnaie fassent leur terminus en gare de Tours, et non que la correspondance avec le tramway soit imposée pour tous au carrefour de Verdun. On en arriverait sinon à ce qui se passerait si la gare de Tours avait été déplacée.



Revoyons à nouveau le schéma de service actuel. On distingue très nettement les lignes ayant fait l'objet d'investissements destinés à accroître leur capacité ou leur qualité : c'est le cas pour Chinon, et encore plus pour celle de Bléré, qui offre une grille horaire très lisible. Amboise, sur l'axe classique Paris-Tours, bénéficie d'une excellente desserte, celle de Langeais, de l'autre côté de Tours, étant elle correcte. Au nord, par contre, le mauvais état de la ligne de Vendôme bride considérablement le nombre de circulations. La Membrolle et St Antoine du Rocher ne bénéficient eux que d'un aller-retour par jour en train, malgré des temps de parcours remarquables. La ligne de Loches, enfin, ne voit quasiment plus circuler de trains du fait de son état déplorable. Les nombreux cars en circulation mettent pourtant encore plusieurs dizaines de minutes de plus à effectuer le même trajet.



Disposer d'un réseau de tram-train suppose donc on l'a dit un réseau urbain, mais aussi un réseau suburbain reposant sur des bases saines. Or sur les sept branches de l'étoile ferroviaire, trois sont dans un état de médiocre à mauvais. Leur remise à niveau, extrêmement coûteuse, n'est que partiellement programmée, et n'a, en tout état de cause, pas à faire l'objet d'investissement de la part du SITCAT. Ce n'est pas son rôle, mais celui de l'Etat, de RFF, et de la Région.

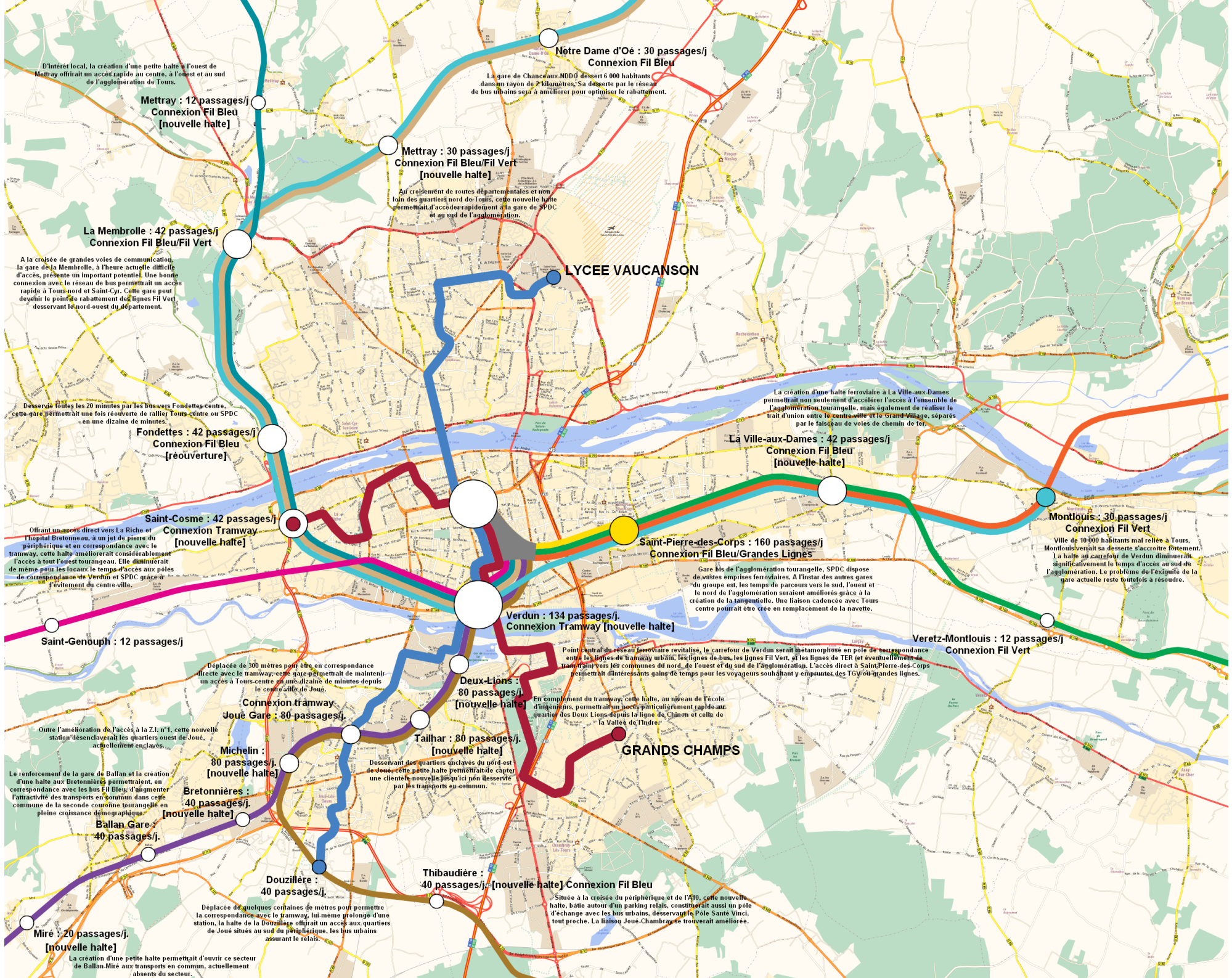
On a toutefois vu différentes pistes pour optimiser l'utilisation du réseau classique par les habitants de la banlieue de Tours. Parlons maintenant exploitation. La circulation des TER étant par définition, à de rares exceptions près, peu rentable, il convient de limiter le nombre de kilomètres parcourus. On imagine en l'occurrence mal l'intérêt d'un train partant de Tours à 10h du matin et s'arrêtant à Saint-Genouph et Savonnières, en pleine heure creuse, pour faire terminus à Langeais. Un cadencement horaire rigide, en banlieue tourangelle, n'aurait aucun sens. Or l'investissement dans le tram-train (matériel roulant dédié, surcoût du réseau urbain, etc.) ne peut être compensé que s'ils circulent fréquemment, et connaissent de bonnes recettes d'exploitation. Il serait donc plus économique, et

somme toute plus logique, de profiter au maximum du matériel et des circulations actuelles, et d'adapter ces dernières.

Un exemple très simple avec la ligne de Bléré, qui bénéficie d'un quai de terminus dédié. On remarque que 22 trains s'arrêtent en gare de Bléré chaque jour. Ils peuvent se diviser en deux grandes catégories : les Tours<->Bléré, et les Tours<-> Vierzon. Il s'agit dans les deux cas de circulations lentes, s'arrêtant dans la majorité des gares traversées (les express étant eux sans arrêt entre Saint-Pierre et Montrichard, voire même Vierzon). Or les petites gares de Veretz-Montlouis et d'Azay ne sont desservies que par la moitié de ces circulations lentes. Il serait sans doute envisageable que l'arrêt y soit désormais systématique ; de même pour la nouvelle gare à La Ville-aux-Dames. La perte de temps entre Tours et Bléré serait de cinq à dix minutes avec le matériel actuel ; en contrepartie l'offre est plus lisible, et le nombre de passages multiplié par deux à Veretz et Azay.

Ce modèle serait reporté sur les autres lignes : un TER s'arrêtant à Montlouis stopperait également à Noizay ; un train stoppant à Cinq-Mars s'arrêterait aussi à Saint-Genouph, etc. Au nord, les six trains s'arrêtant à Notre Dame d'Oé prendraient et déposeraient aussi des voyageurs à La Membrolle, multipliant l'offre par quatre. Etc, etc. On notera toutefois que ces arrangements sont plus aisés sur les lignes isolées du reste du réseau ferré national, telles que Loches et Chinon. Rajouter ou supprimer des arrêts n'ira par exemple pas gêner des trains express, pour la simple raison qu'il n'y en a pas sur ces lignes ...

En se fixant un objectif minimal de six arrêts par jour et par sens, pour chaque gare de l'agglomération (deux le matin, un à midi, trois le soir), on pourrait déjà relever considérablement le niveau de l'offre, sans guère devoir disposer de circulations nouvelles. Un service de tangentielle entre Monnaie et Montlouis pourrait quant à lui être assuré avec seulement deux rames, assurant en heures de pointe un passage à l'heure (trois le matin, deux à midi, quatre le soir). Sans doute peut-on faire des solutions intermodales particulièrement intéressantes, grâce au rabattement des lignes Fil Vert sur les gares, notamment à Montlouis et La Membrolle, et à la construction systématique de parkings-relais à proximité des stations. La création de nouvelles haltes à proximité des échangeurs autoroutiers, comme à Chambray, viendrait en complément. Des moyens matériels et humains maîtrisés donc, à la mesure de la capacité des infrastructures et de l'intérêt des circulations.



D'intérêt local, la création d'une petite halte à l'ouest de Mettray offrirait un accès rapide au centre, à l'est et au sud de l'agglomération de Tours.

Mettray : 12 passages/j
Connexion Fil Bleu
[nouvelle halte]

Notre Dame d'Oé : 30 passages/j
Connexion Fil Bleu

La gare de Chauceaux NDDG dessert 6 000 habitants dans un rayon de 2 kilomètres. Sa desserte par le réseau de bus urbains sera à améliorer pour optimiser le rabattement.

Mettray : 30 passages/j
Connexion Fil Bleu/Fil Vert
[nouvelle halte]

À la croisée de routes départementales et iron loin des quartiers nord de Tours, cette nouvelle halte permettrait d'accéder rapidement à la gare de SPDC et au sud de l'agglomération.

LYCEE VAUCANSON

À la croisée de grandes voies de communication, la gare de la Membrolle, à l'heure actuelle difficile d'accès, présente un important potentiel. Une bonne connexion avec le réseau de bus permettrait un accès rapide à Tours-nord et Saint-Cyr. Cette gare peut devenir le point de rabattement des lignes Fil Vert desservant le nord-ouest du département.

La Membrolle : 42 passages/j
Connexion Fil Bleu/Fil Vert

Desservie toutes les 20 minutes par les bus vers Fondettes-centre, cette gare permettrait une fois réouverte de rallier Tours-centre ou SPDC en une dizaine de minutes.

Fondettes : 42 passages/j
Connexion Fil Bleu
[réouverture]

La création d'une halte ferroviaire à La Ville-aux-Dames permettrait non seulement d'accélérer l'accès à l'ensemble de l'agglomération tourangelle, mais également de réaliser le trait d'union entre le centre-ville et le Grand Village, séparés par le faisceau de voies de chemin de fer.

La Ville-aux-Dames : 42 passages/j
Connexion Fil Bleu
[nouvelle halte]

Offrant un accès direct vers La Riche et l'Hippical Bretonneau, à un jet de pierre du périphérique et en correspondance avec le tramway, cette halte améliorerait considérablement l'accès à tout l'ouest tourangeau. Elle diminuerait de même pour les locaux le temps d'accès aux pôles de correspondance de Verdun et SPDC grâce à l'évitement du centre-ville.

Saint-Cosme : 42 passages/j
Connexion Tramway
[nouvelle halte]

Saint-Pierre-des-Corps : 160 passages/j
Connexion Fil Bleu/Grandes Lignes

Gare bis de l'agglomération tourangelle, SPDC dispose de voies empiéces ferroviaires. À l'instar des autres gares du groupe est, les temps de parcours vers le sud, l'ouest et le nord de l'agglomération seraient améliorés grâce à la création de la tangentielle. Une liaison cadencée avec Tours-centre pourrait être créée en remplacement de la navette.

Montlouis : 30 passages/j
Connexion Fil Vert

Ville de 10 000 habitants mal reliée à Tours, Montlouis verrait sa desserte s'accroître fortement. La halte au carrefour de Verdun diminuerait significativement le temps d'accès au sud de l'agglomération. Le problème de l'exiguïté de la gare actuelle reste toutefois à résoudre.

Saint-Genouph : 12 passages/j

Verdun : 134 passages/j
Connexion Tramway [nouvelle halte]

Veretz-Montlouis : 12 passages/j
Connexion Fil Vert

Déplacée de 300 mètres pour être en correspondance directe avec le tramway, cette gare permettrait de maintenir un accès à Tours-centre en une dizaine de minutes depuis le centre-ville de Joué.

Connexion tramway
Joué Gare : 80 passages/j

Point central du réseau ferroviaire revitalisé, le carrefour de Verdun serait métamorphosé en pôle de correspondance entre les lignes de tramway urbain, les lignes de bus, les lignes Fil Vert, et les lignes de TER (et éventuellement de Transilien) vers les communes du nord, de l'ouest et du sud de l'agglomération. L'accès direct à Saint-Pierre-des-Corps permettrait d'intéressants gains de temps pour les voyageurs souillant y emprunter des TGV ou grandes lignes.

Deux-Lions : 80 passages/j
[nouvelle halte]

En complément du tramway, cette halte, au niveau de l'école d'ingénieurs, permettrait un accès particulièrement rapide au quartier des Deux-Lions depuis la ligne de Chinon et celle de la Vallée de l'Indre.

GRANDS CHAMPS

Outre l'amélioration de l'accès à la ZI n°1, cette nouvelle station désenclaverait les quartiers ouest de Joué, actuellement enclavés.

Michelin : 80 passages/j
[nouvelle halte]

Tailhar : 80 passages/j
[nouvelle halte]

Desservant des quartiers enclavés du nord-est de Tours, cette petite halte permettrait de capter une clientèle nouvelle jusqu'ici non desservie par les transports en commun.

Bretonnières : 40 passages/j
[nouvelle halte]

Ballan Gare : 40 passages/j

Le renforcement de la gare de Ballan et la création d'une halte aux Bretonnières permettrait, en correspondance avec les bus Fil Bleu, d'augmenter l'attractivité des transports en commun dans cette commune de la seconde couronne tourangelle en pleine croissance démographique.

Douzillière : 40 passages/j
[nouvelle halte]

Thibaudière : 40 passages/j
[nouvelle halte] Connexion Fil Bleu

Située à la croisée du périphérique et de l'A10, cette nouvelle halte, bâtie autour d'un parking relais, constituerait aussi un pôle d'échange avec les bus urbains, desservant le Pôle Sainte-Vincent, tout proche. La liaison Joué-Chambry se trouverait améliorée.

Miré : 20 passages/j
[nouvelle halte]

La création d'une petite halte permettrait d'ouvrir ce secteur de Ballan-Miré aux transports en commun, actuellement absents du secteur.

Car reste la question politiquement incorrecte. A trop faciliter les échanges entre centre et banlieue, ne risque-t-on pas de favoriser l'étalement urbain, à l'heure de la ville compacte, alors que Tours ambitionne les 200.000 habitants d'ici vingt ou trente ans ? La question doit être posée. Ce d'autant qu'il reste beaucoup à faire sur le réseau urbain. Outre la seconde ligne de tramway, peut-être peut-on en imaginer même une troisième. A défaut, des BHNS ou des trolleybus. Dans tous les cas, l'amélioration de la qualité de service - qui passe par celle de l'infrastructure - est indispensable, et déjà très coûteuse. Densité de l'offre, accessibilité, hausse de la vitesse commerciale, fréquence ... les enjeux sont déjà très nombreux pour la ville-centre, et très coûteux.

Or quoi qu'on en dise, le salut ne viendra que difficilement de la périphérie. Contrairement à Karlsruhe et à l'Allemagne en général, les périphéries françaises sont peu denses. Le Bade-Wurtemberg regorge de gros bourgs de 5, 10 ou 20.000 habitants, égrainés tous les dix kilomètres le long des voies, sur chaque ligne du réseau de Karlsruhe. A Tours, qu'a-t-on ? Amboise, 15.000 habitants. Bléré-La Croix, 8.000. Chinon, autant. Le Val de l'Indre cumule péniblement 30.000 habitants. Sur la ligne de Langeais, c'est encore pire : Saint-Genouph : 1.000, Berthenay, 700, Cinq-Mars, 3.000, Langeais, 4.000. Combien de pendulaires parmi ceux-ci ? Quel potentiel en dehors des heures de pointes ? On imagine les conséquences d'un cadencement, même à la demi-heure ou à l'heure : des rames vides sur le coup de 10 ou de 14h. Des coûts d'exploitation affolants.

Reste enfin la question de l'autorité organisatrice, qu'élude prodigieusement les rédacteurs du brûlot anti-DUP. Le SITCAT travaille sur son périmètre, saurait-on le lui reprocher ? Les concepts mêmes d'AOT et de PTU brident les possibilités. Si tant est que le tram-train ait un intérêt, alors comment aller non seulement en dehors de l'agglo (à Amboise, Bléré, Chinon ...), mais peut-être aussi en dehors du département (Saumur, Vendôme, Montrichard, ou même Blois !), dans ses secteurs où il existe également des AOT ? Les rames de Karlsruhe vont ainsi se balader à Heidelberg ou dans la banlieue de Stuttgart, parfois à plus de cent kilomètres de leur point de départ. Peut-on, et doit-on en faire autant à Tours ? Ce sont des questions d'intérêt départemental, voire régional ... hors celle-ci est déjà soumise à de fortes contraintes financières, devant participer aux lignes nouvelles (LGV SEA, LGV POCL) comme aux réouvertures de lignes délaissées en leur temps par la SNCF (Orléans-Chartres, Orléans-Gien). Raison de plus pour laisser la place à des solutions peut-être plus modestes, peut-être moins spectaculaires, mais surtout plus réalistes.

On l'aura donc compris, le sujet est complexe, et ne supporte surtout pas l'échauffement, en particulier lorsque celui-ci provient de considérations politiques et électoralistes. On ne peut donc qu'être un peu dubitatif, en entendant parler, sans discernement et sans proposition concrète d'exploitation ou d'aménagement, de « chance », de « solution d'avenir », à grands renforts d'absence de réflexion. Une manière pour certains ... de prendre le tram en marche !