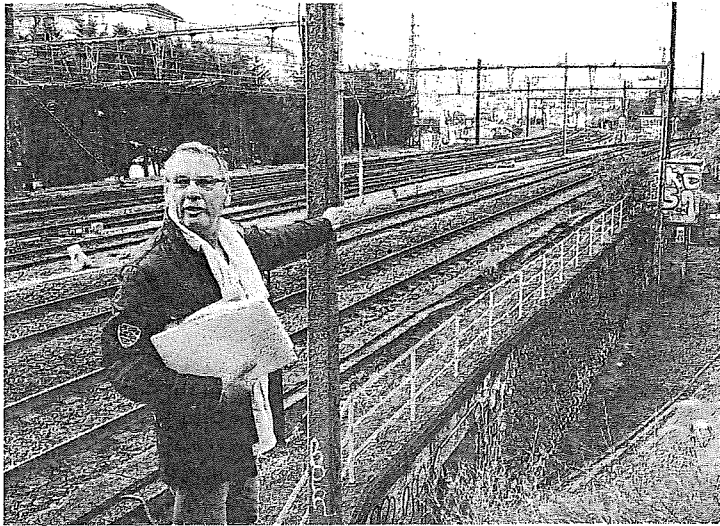


transports

Faut-il des navettes entre Tours et Saint-Pierre ?

Les navettes systématiques entre les gares de Tours ont été supprimées il y a trois ans. La CFDT propose d'y revenir, avec une voie dédiée. Le projet piétine.



Daniel Bernard montre le tracé (ici près du pont de l'A 10) que pourrait emprunter la voie dédiée aux futures navettes.

(Photo NR, Patrice Deschamps)

Depuis la disparition, fin 2011, des navettes en aluminium, les fameux wagons « petits-gris », qui relient les gares de Tours et Saint-Pierre-des-Corps, il n'y a plus de liaison ferroviaire dévolue à cette desserte. Les usagers du TGV doivent compter sur les correspondances pour rallier les deux gares, ce qui prend en moyenne une vingtaine de minutes. « Alors qu'il faut 55 minutes pour aller à Paris par le TGV. C'est inacceptable. C'est pourquoi nous travaillons sur le projet d'une ligne dédiée à cette liaison depuis deux ans », indique le secrétaire régional des cheminots retraités de la CFDT, Daniel Bernard.

Il est à la tête d'un groupe de travail qui a élaboré un projet

d'un système de desserte en site propre entre les deux stations, qui utiliserait les emprises ferroviaires disponibles.

Un projet à 10-15 millions d'euros

Les divers projets échafaudés par l'agglomération et la SNCF, ces dernières années, ont abouti à des scénarios coûteux, de l'ordre de plusieurs dizaines de millions d'euros, qui reposaient sur la création d'une voie dédiée entre les deux gares, sur les 2,5 km du tronçon.

« Notre projet, lui, coûtera beaucoup moins cher. Entre 10 et 15 millions d'euros hors matériel. Car il utilise une voie



Les fameux wagons baptisés les « petits gris » ont relié pendant des décennies les gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps jusqu'à leur arrêt, en décembre 2011.

au départ de Tours, celle qui longe les hôtels, et qui ne sert à rien. Cette voie vient s'arrêter sur un butoir après le pont qui enjambe la rue Jolivet » précise Daniel Bernard.

Pour prolonger ce segment, le groupe de travail préconise la création d'une voie, du pont de la rue Jolivet jusqu'à la gare de Saint-Pierre-des Corps. Seul point délicat du tracé proposé par la CFDT, un passage très exigü entre deux pilastres du pont de l'autoroute A 10, à l'ouest de la zone commerciale des Atlantes.

« La construction d'une nouvelle ligne servira aussi bien aux voyageurs qu'aux habitants de Saint-Pierre et de Tours. Réseau Ferré de France ne se dit pas hostile au principe » assure le cheminot retraité.

Mais le projet piétine. « Les contacts que nous avons eus avec les élus de Tour(s)plus, avec Jean Germain, Marie-France Beauvils, Frédéric Thomas, restent sans réponse », déplore Daniel Bernard.

« Pourtant, c'est un projet rapide et moins cher que tous les autres qui se ferait sans expropriations, sans déclaration d'utilité publique. Le seul point critique c'est ce passage en "s" sous le pont ».

Et, d'après lui, « la demande de la population est très forte. Chaque jour, la gare de Saint-Pierre-des-Corps accueille 300 circulations ferroviaires. Et selon les jours, on compte entre 1.000 et 3.000 personnes qui utilisent les correspondances entre les deux gares ».

Pascal Landré