



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

lignes

Question écrite n° 82800

## Texte de la question

M. Patrice Martin-Lalande interroge M. le secrétaire d'État chargé des transports sur l'action que l'État compte mener pour permettre le maintien du service actuel sur la ligne « Le Blanc-Argent ». Les trains de cette ligne métrique desservent les gares situées entre Valençay (Indre) et Salbris (Loir-et-Cher), permettant ainsi la jonction avec les lignes SNCF Paris-Vierzon ou Tours-Vierzon. La société Kéolis, filiale de la SNCF qui détient la licence d'exploitation de la ligne, vient de modifier le fonctionnement de cette ligne dans un sens qui fait craindre pour l'avenir de ce service de transport indispensable au Romorantinais. En effet, depuis la mi-juin, la société Kéolis a réduit la vitesse du train de 70km/h à 40km/h. Le motif invoqué est le relevé effectué en octobre 2009 d'un certain nombre de points de la ligne non conformes aux valeurs de la SNCF. Depuis, des travaux ont été effectués par le personnel du « B-A », mais, à la suite de ces travaux, aucune contre-expertise n'a été diligentée par la SNCF pour mesurer la mise en conformité et décider en conséquence du mode de fonctionnement adapté à l'état de la ligne. Selon les informations publiées par la presse régionale, « la rénovation de la ligne figurait à hauteur de 4 millions d'euros dans la liste des investissements déjà programmés et co-financés en 2007 par la région. Si ces travaux avaient été réalisés, la quasi-totalité de la ligne serait aujourd'hui rénovée. » Selon le maire adjoint d'une des communes riveraines, Pruniers en Sologne, et ancien responsable de la Compagnie du Blanc Argent, « la mesure consistant à réduire la vitesse a été dévoilée très tardivement, les élus des communes traversées n'ont même pas été mis au courant, le personnel l'a appris oralement par la direction [...] comme si on voulait que personne n'ait le temps de réagir. » La profonde dégradation du service rendu pénalise les nombreux salariés, élèves, personnes âgées et touristes qui utilisent quotidiennement ce train très original puisqu'il est un des rares en France à rouler sur une voie métrique. Avec cette vitesse réduite et les nouveaux horaires qui en découlent, certaines correspondances ne peuvent déjà plus être assurées, et les temps de trajet domicile travail, domicile établissement scolaire ou domicile hôpital, sont excessivement rallongés. Cette situation dégradée menace de détourner la clientèle actuelle du transport ferroviaire et, donc, d'enclencher à terme le processus de suppression de la desserte ferroviaire. Le 17 juin dernier, le Conseil général de Loir-et-Cher, présidé par Maurice Leroy, a voté à l'unanimité un voeu pour le maintien de la ligne du « B-A ». Il y a urgence à mobiliser toutes les parties prenantes pour assurer l'avenir du « B-A ». En priorité la SNCF et sa filiale Kéolis, la société RFF et la Région qui ont la compétence. Mais aussi l'ensemble des pouvoirs publics: l'État et l'Union européenne, les conseils généraux, les communautés de communes et les communes concernées. Il lui demande quelle action l'État compte mener pour contribuer rapidement à assurer l'avenir du « Blanc-Argent », équipement structurant pour la vallée du Cher et la Sologne, et indispensable service à la population.

## Texte de la réponse

La forte dégradation de l'infrastructure de la ligne du Blanc-Argent, due à une obsolescence généralisée des composants de la voie, a été révélée par le contrôle de géométrie effectué en octobre 2009. Les travaux curatifs effectués depuis lors n'ont permis de traiter que les points les plus critiques. Dans ce contexte, il a été nécessaire d'imposer des ralentissements sur de nombreuses portions de voies, afin de prévenir l'apparition de nouveaux défauts pouvant mettre en cause la sécurité des circulations. Face à ces contraintes, l'exploitant a

retenu une vitesse réduite uniforme pour éviter une alternance de vitesses trop différentes. Deux études sont actuellement menées par Réseau ferré de France (RFF) et la SNCF, afin de déterminer les travaux nécessaires à une remise en état complète de la ligne, ainsi que les coûts associés. À l'issue de ces études, la consistance des travaux à mener et leur financement devront être déterminés. En effet, si la ligne dispose bien du niveau de trafic minimal de dix trains par jour permettant de justifier de son maintien en service, la régénération de ce type de voies du réseau ferroviaire secondaire ne peut être financée par RFF seul et nécessite donc l'intervention des collectivités concernées.

## Données clés

**Auteur :** [M. Patrice Martin-Lalande](#)

**Circonscription :** Loir-et-Cher (2<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 82800

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 29 juin 2010, page 7194

**Réponse publiée le :** 12 octobre 2010, page 11233