



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

ligne Paris Tours

Question orale n° 1613

Texte de la question

M. Jean-Patrick Gille attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sur le problème du cadencement et des horaires de TGV sur la desserte Paris-Tours.

Texte de la réponse

DESSERTE FERROVIAIRE DE TOURS

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Patrick Gille, pour exposer sa question, n° 1613, relative à la desserte ferroviaire de Tours.

M. Jean-Patrick Gille. Monsieur le ministre chargé des transports, le 11 décembre, avec le *big bang* de l'entrée en vigueur du cadencement, 100 % des horaires de la ligne Tours-Paris vont être modifiés.

Avec 4 000 abonnés au TGV et plus de 2 000 usagers quotidiens, cette desserte est un enjeu majeur pour la Touraine et ses habitants.

Qu'ils soient salariés, entrepreneurs, étudiants, professeurs ou élèves, ceux-ci vont voir leur organisation quotidienne bouleversée, leur vie familiale compliquée, certains engagements professionnels peut-être même remis en cause par ces nouveaux horaires. Ainsi, chaque lundi matin, des centaines d'élèves seront en retard. Dans la semaine, des professeurs et des professionnels exerçant à la fois à Tours et à Paris ne pourront plus assurer leurs fonctions. De nombreux salariés qui ont choisi de s'installer à Tours vont voir leur vie professionnelle et familiale déstabilisée.

Malgré des échanges en amont entre les usagers, RFF et la SNCF, ainsi qu'une réunion publique que j'ai organisée il y a trois semaines à Tours, de nombreux points noirs subsistent, dont j'ai saisi la médiatrice nationale, Mme Notat.

Avec la suppression des TGV entre midi et deux heures, il ne sera plus possible d'être à l'heure à une réunion ou à un cours en début d'après-midi à Paris. Avec la suppression de deux TGV sur trois entre dix-huit et dix-neuf heures, certains usagers resteront à quai ou seront entassés dans le seul train qui subsiste dans ce créneau. Enfin, avec la suppression du train de vingt-deux heures à la gare d'Austerlitz, des salariés ne pourront plus rentrer chez eux le soir.

Monsieur le ministre, avec les usagers et les élus locaux, je vous demande d'intervenir au plus vite pour obtenir le maintien d'un TGV à destination de Paris entre midi et quatorze heures, une liaison TGV supplémentaire pour le retour entre dix-huit et dix-neuf heures, et le maintien d'un train de retour de Paris après vingt-deux heures. Enfin, je souhaiterais que soit garantie la régularité des navettes entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps. Certes, les rames vont être renouvelées par la région, mais, pour maintenir la qualité du service, des navettes doivent être prévues pour chaque TGV. Sinon, les temps d'attente en gare vont augmenter et allonger la durée des trajets. Vous conviendrez qu'on ne peut pas mettre des milliards dans la LGV afin de gagner quelques minutes entre Paris et Bordeaux, pour les perdre finalement entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps.

Mme la présidente. La parole est à M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports.

M. Thierry Mariani, *ministre chargé des transports*. Comme chaque année en décembre, les horaires de trains de la SNCF vont changer. Cependant, en 2012, vous l'avez dit, les changements seront plus importants que

d'habitude, puisque 85 % des horaires seront modifiés.

Vous le savez, il y a plusieurs raisons à cela. La mise en service de la LGV Rhin-Rhône, le 11 décembre, va susciter de nouveaux flux vers l'Île-de-France et nécessite de réorganiser les circulations sur quelques tronçons, avec un effet domino sur une partie importante du réseau ferroviaire.

La deuxième raison, plus importante pour votre région, est la poursuite de la rénovation du réseau ferroviaire. RFF a engagé un important programme de rénovation et de modernisation du réseau traditionnel existant, afin de rattraper vingt ans de sous-investissement et d'améliorer ainsi la qualité du service. Vous savez que, depuis plus d'une décennie, on rénove habituellement 500 kilomètres de voies chaque année. À partir de 2012, nous passerons à 1 000 kilomètres par an.

La troisième raison est le fameux cadencement. Pour optimiser l'utilisation du réseau ferroviaire, la SNCF et RFF ont proposé un nouveau mode d'organisation des trains, le cadencement, avec des horaires et des correspondances mieux organisées.

La réalisation des nombreux travaux indispensables pour remettre à niveau le réseau engendrera des perturbations parfois longues sur certains axes. Mais il y a également des effets positifs avec le service annuel 2012 qui permettra de faire circuler davantage de trains - plus de 220 par jour sur le réseau national.

Plus spécifiquement, sur le trajet qui vous intéresse, il faut souligner qu'en 2012 l'offre TGV de la SNCF entre Paris et Tours se développe, avec l'ajout d'une huitième fréquence quotidienne, qui permettra un dernier départ à vingt heures trente-huit de Paris durant la semaine, au lieu de dix-neuf heures trente en 2011.

En ce qui concerne la pointe du soir pour les voyageurs pendulaires, l'offre à destination de Tours est maintenue, moyennant des modifications horaires d'au plus dix minutes. Le train de dix-huit heures trente-huit sera réalisé avec le matériel le plus capacitaire dont dispose la SNCF, soit une double rame duplex.

En ce qui concerne la desserte du milieu de journée, il est nécessaire de replacer son évolution dans le contexte de l'axe atlantique dans son ensemble. D'importants travaux se dérouleront en 2012 et durant les années suivantes pour remettre en état la ligne classique entre Tours et Bordeaux et construire la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique. Ces travaux imposent de réorganiser tous les trains au sud de Tours, ce qui a également des effets au nord de Tours. RFF et la SNCF étudient actuellement toutes les possibilités pour répondre à la demande exprimée par les usagers, que vous relayez.

Enfin, pour la desserte de soirée de Tours via Orléans, le train *Intercités* de vingt-deux heures cinquante-deux circulera à vingt-trois heures huit au service annuel 2012, dont l'État est autorité organisatrice, et sera maintenu les vendredis, samedis et dimanches, jours où il répond à une réelle demande.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Patrick Gille.

M. Jean-Patrick Gille. Monsieur le ministre, j'aurais aimé une réponse plus détaillée. Vous nous avez rappelé les raisons et les modalités du cadencement, que nous connaissons bien. J'ai le sentiment que vous ne fermez pas tout à fait la porte, même s'il y a de très fortes contraintes liées aux travaux entre midi et quatorze heures. J'ai été surpris que vous évoquiez un train supplémentaire en fin de soirée : il existait déjà, c'est le train de vingt heures vingt, qui est reporté à vingt heures trente-huit.

J'attire enfin votre attention sur le créneau du retour. Il est vrai que, en raison de simples décalages de dix minutes - le train de dix-huit heures dix qui partira désormais à dix-sept heures cinquante-neuf -, la SNCF elle-même reconnaît qu'elle aura beaucoup de mal à assurer le retour de tous les voyageurs. Je vous demande donc de reconsidérer vos réponses et d'insister pour que nous obtenions un petit peu plus, faute de quoi les difficultés se multiplieront.

M. Thierry Mariani, *ministre*. Mais ce sera un train à plus grande capacité !

Données clés

Auteur : [M. Jean-Patrick Gille](#)

Circonscription : Indre-et-Loire (1^{re} circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1613

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Écologie, développement durable, transports et logement

Ministère attributaire : Écologie, développement durable, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 29 novembre 2011, page 12386

Réponse publiée le : 7 décembre 2011, page 8523

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 29 novembre 2011