



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

ligne Paris Châteaudun Tours

Question orale n° 302

Texte de la question

M. Philippe Vigier attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les travaux de rénovation de la ligne Paris-Dourdan-Châteaudun-La Membrolle-Tours qui font l'objet d'un financement important, dans le cadre du contrat de projets État-région Centre 2007-2013, puisque une enveloppe de plus de 50 millions d'euros a été attribuée. En près de dix ans, la fréquentation du TER Centre a été multipliée par trois. La ligne Paris-Châteaudun-Tours est l'une des plus fréquentées de la région Centre. Une nouvelle convention liant la région Centre et la SNCF a été élaborée pour les 7 ans qui viennent avec, parmi les projets à court terme, la rénovation des infrastructures de la ligne Paris-Châteaudun-Tours et la réouverture aux voyageurs de la ligne Chartres-Orléans, le renouvellement et la modernisation de la voie, qui prévoit le remplacement complet, sur certaines sections, des rails, traverses et ballast. Il s'agit d'améliorer les liaisons ferroviaires entre l'Île-de-France et l'Eure-et-Loir, d'une part, et la desserte régionale et périurbaine depuis Tours, d'autre part, grâce à une augmentation de la vitesse entre Tours et Vendôme et à la suppression des ralentissements entre Vendôme, Châteaudun et Paris. La ligne Paris-Châteaudun constitue pour notre département d'Eure-et-Loir un axe ferroviaire majeur, aujourd'hui profondément dégradé, puisque le temps de transport de Paris à Châteaudun s'est allongé de plus de 15 minutes depuis 1991. Sa réhabilitation contribuera grandement à la redynamisation de la région Centre. Les nombreux usagers de cette ligne, la quatrième la plus utilisée en région Centre, sont impatients, à juste titre, de voir rénover cette ligne dont certains rails datent du début du siècle. Il attire également son attention sur le fait que la partie nord (Paris-Châteaudun) concentre à elle seule 80 % du trafic de cette ligne ; sa rénovation est une urgence et elle doit être de qualité, c'est-à-dire que l'on doit pouvoir y circuler à 160 km/h. L'attente des habitants est très forte, ainsi que celle des acteurs économiques de notre bassin d'emploi de Châteaudun qui est dans une situation très inquiétante : nous avons perdu récemment 750 emplois du fait de la fermeture d'une entreprise importante. Notre désenclavement est pour nous un enjeu économique majeur. Il lui demande s'il peut l'informer sur l'état d'avancement du projet de rénovation de cette ligne TER Paris-Châteaudun-Tours, et lui dire quel en serait le calendrier pour les mois à venir.

Texte de la réponse

RÉNOVATION DE LA LIGNE TER PARIS-CHÂTEAUDUN-TOURS

M. le président. La parole est à M. Philippe Vigier, pour exposer sa question, n° 302, relative à la rénovation de la ligne TER Paris-Châteaudun-Tours.

M. Philippe Vigier. Madame la secrétaire d'État chargée de l'écologie, je souhaite appeler l'attention du Gouvernement sur la rénovation d'une ligne TER importante en région Centre, la ligne Paris-Châteaudun-Tours, qui est d'ailleurs le tronçon de la ligne historique Paris-Bordeaux.

Depuis 1995, la région Centre a eu une politique ambitieuse en matière de transport ferroviaire : elle a ainsi été parmi les trois premières régions expérimentatrices et a financé des automoteurs. Or, s'agissant de la ligne Paris-Châteaudun-Tours, dont les travaux avaient été inscrits dans le précédent contrat de plan, rien n'a été fait, sinon des études qui ont permis de quantifier avec précision le montant nécessaire pour la rénover. Cette ligne

se divise en deux parties : Paris-Châteaudun d'une part et Châteaudun-Tours de l'autre. Sur ce second tronçon, les rails à champignon datent des années 1908-1910 ! Des efforts considérables sont donc nécessaires. Je veux insister sur la partie Paris-Châteaudun, qui représente 80 % du trafic de la ligne. Elle est une véritable bissectrice entre l'A10 et l'A11, et nous savons qu'à court terme, il n'y aura que peu de travaux - car ils sont trop coûteux - sur la RN10. Cette ligne de TER s'est par ailleurs considérablement dégradée. Depuis 1991, le temps de parcours s'est ainsi allongé de quinze minutes. C'est également la ligne sur laquelle la ponctualité est la plus faible - autour de 80 % seulement. Bref, sur les vingt-deux lignes de la région Centre, c'est celle qui présente le plus de problèmes.

Une enveloppe de 50 millions d'euros a été réservée. Des études ont été faites, qui montrent qu'elle devrait *a priori* suffire pour réaliser les travaux sur l'intégralité de la ligne. Toutefois, madame la secrétaire d'État, d'autres régénérations de lignes dans la région ont montré, au cours des dernières années, que les coûts dérivent en permanence. Je ne voudrais donc pas que l'on sacrifie les travaux à réaliser sur l'ensemble de la ligne, de sorte que l'enveloppe s'avère finalement insuffisante. Aussi, il me semble urgent de définir dans les meilleurs délais un calendrier précis pour la rénovation de la partie nord - Paris-Châteaudun -, laquelle, je le répète, représente 80 % du trafic. Nous ne pouvons plus continuer à attendre, car il n'existe pas d'alternative pour rejoindre la région parisienne.

Enfin, la région Centre vient d'être touchée très durement avec la perte sèche, au 31 mars 2008, de 750 emplois. Elle a signé avec l'État un plan de redynamisation économique qu'il est impératif d'accompagner. La volonté de la région et de l'État sont là : il faut maintenant que le calendrier suive. Cela fait un an que le contrat de projet a été validé ; depuis, rien n'a commencé.

M. le président. La parole est à Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État chargée de l'écologie. Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, *secrétaire d'État chargée de l'écologie*. Vous appelez, monsieur le député, l'attention du ministère sur la rénovation de la ligne ferroviaire Paris-Châteaudun-Tours. Cette rénovation est particulièrement attendue par les acteurs économiques d'Eure-et-Loir, notamment par ceux du bassin de Châteaudun, qui traversent une conjoncture difficile avec la fermeture de l'usine Flextronics, mais aussi par les usagers, qui fréquentent quotidiennement cette liaison, en majorité vers la région parisienne et, pour certains, vers Tours.

Il est exact que des ralentissements ont dû être instaurés ces dernières années, que les temps de parcours en ont été considérablement allongés et que les rails sont anciens. Je tiens à réaffirmer l'engagement du ministère pour l'amélioration des infrastructures ferroviaires. L'État, la région Centre et les collectivités ont décidé de s'atteler avec RFF, Réseau ferré de France, à la rénovation de cette ligne, qui figure dans le contrat de projets 2007-2013.

Vous en avez rappelé les sommes : 58,5 millions d'euros sont prévus pour les travaux de régénération de la voie et de modernisation. Deux opérations sont ainsi prévues. En premier lieu, un renouvellement des voies entre Dourdan et Châteaudun est engagé par RFF pour 11,5 millions, dans le cadre du plan de rénovation national du réseau. Une seconde opération, à hauteur de 47 millions d'euros, a été décidée dans le cadre du contrat de projets. C'est une opération de modernisation qui, par ailleurs, complète le renouvellement que je viens d'évoquer. Elle permettra un retour aux performances antérieures entre Dourdan et Châteaudun et améliorera les performances entre Châteaudun et Tours.

La contribution de l'État, à l'intérieur de l'enveloppe totale, s'élève à 21,5 millions d'euros et celle de la région Centre à 17,1 millions. Ces améliorations devraient permettre de rétablir la compétitivité du rail sur cette relation en utilisant au mieux les capacités matérielles des TER qui y circulent. Elles concerneront aussi, je tiens à le préciser, le fret, puisqu'elles autoriseront, entre Châteaudun et La Membrolle, la circulation des trains de fret de 22,5 tonnes par essieu, ainsi que des locomotives diesel lourdes.

En termes de calendrier, s'agissant du renouvellement des voies, RFF entamera une première phase de travaux dès l'automne 2009.

S'agissant de l'opération inscrite au contrat de projets, je puis vous préciser que les études préliminaires sont en cours. Elles nous permettront de définir dès l'automne un programme de travaux, qui sera affiné au cours des phases d'étude d'avant-projet et de projet, l'objectif étant de lancer l'opération en 2010.

Tous ces éléments, vous en conviendrez, témoignent de notre ambition de développer le transport ferroviaire, que nous avons placé au cœur de notre politique de développement durable, en particulier sur cette ligne qui vous est chère.

M. le président. La parole est à M. Philippe Vigier.

M. Philippe Vigier. Je vous remercie, madame la secrétaire d'État, d'avoir rappelé les intentions du Gouvernement. M. Falco, au cours d'une visite récente à Châteaudun, a en effet annoncé le classement de ce territoire en zone AFR - zone d'aide à finalité régionale. Vous avez, à juste titre, rappelé la possibilité d'utiliser cette ligne pour le fret : elle constitue en effet une alternative à la ligne Paris-Orléans-Tours, qui fait actuellement l'objet d'importants travaux.

Cela dit, j'insiste à nouveau sur la fongibilité des enveloppes, car d'après les premiers éléments qui m'ont été communiqués par Réseau ferré de France, les travaux de la partie Nord de la ligne, c'est-à-dire Châteaudun-Paris, dépasseront l'enveloppe de 11 millions d'euros initialement prévue. Il ne faudrait pas qu'une répartition trop rigide des enveloppes pénalise la réalisation de ces travaux.

Enfin, j'avais attiré l'attention du président de RFF sur le fait que les usagers sont moins pénalisés lorsque la ligne est supprimée pendant une seule période, même si celle-ci dure quatre ou cinq mois. Car nous avons pu le constater par le passé, la supprimer à deux reprises entraîne une importante désaffection des usagers.

Données clés

Auteur : [M. Philippe Vigier](#)

Circonscription : Eure-et-Loir (4^e circonscription) - Nouveau Centre

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 302

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 3 juin 2008, page 4539

Réponse publiée le : 4 juin 2008, page 2812

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 3 juin 2008