

Session Plénière du 18 février 2021

**Rapport N° 21.01.07 - « Approbation de la convention de financement de
régénération de la ligne Tours-Loches »**

Intervention de Stanislas de LA RUFFIE

Monsieur le Président,

Vous le savez, nous sommes des partisans effrénés d'un Aménagement équilibré de notre territoire, qui ne peut se faire qu'en créant, en rénovant et en développant nos voies de communications et nos moyens de transports.

Loches, chef-lieu d'arrondissement et de Communauté de Communes, au Sud de la Touraine, ne peut à l'évidence se contenter de la situation actuelle, sauf à voir sa population se paupériser et disparaître.

Il faut au mieux 49 minutes pour relier le centre-ville de Tours à celui de Loches, distants de seulement 42 kilomètres, par la D.943.

Cette voie routière est de surcroît dangereuse et accidentogène.

Pourtant, rien n'est fait pour l'améliorer et la sécuriser.

Au contraire, l'Etat se désengage, le Département n'a pas les moyens, et la Région refuse d'assumer sa part, par pure idéologie « anti-bagnoles ».

Reste alors, la voie ferrée, et le train.

Il faut actuellement plus d'une heure pour relier les deux villes en train, avec seulement 2 Allers-retours « et demi » par jour.

Il faut évidemment maintenir cette ligne, mais également la renforcer et l'améliorer, voire même la prolonger.

I – Sur la convention de financement relative à la première phase des travaux de sauvegarde

1°) Sur l'objet de la convention

N'oublions pas ici que ces 36 millions n'ont pour seul objectif : **la sauvegarde de la ligne et son maintien pour une période de 15 à 20 ans !**

L'objectif est de lever les ralentissements actuels ou à venir de la ligne à 60 km/h, de retrouver une vitesse de 75 à 85 km/heure et de pérenniser la ligne pour quelques années.

Cet objectif est un peu décevant...



2°) Sur le montant des travaux

Il nous est difficile d'apprécier ce coût annoncé de 36 millions, d'autant que nous n'avons pas suffisamment d'informations sur l'état général de la ligne (ouvrages d'assainissement, parois berlinoises, etc.)

Au vu du nombre de voyages quotidiens (2,5) et d'un train fret par semaine, cela peut paraître excessif.

Sans compter le coût des charges d'exploitation.

Cela étant, la SNCF a-t-elle essayé de trouver des pistes d'économies dans l'estimation de ces travaux ?

Au vu de la fréquence envisagée sur la ligne, du rail neuf n'est pas forcément nécessaire.

Il aurait pu être utilisé du rail de réemploi surtout qu'actuellement les cours des matériaux sont en train de flamber.

Mais une ligne ferroviaire est, il est vrai, rarement rentable.

Ce qui compte, c'est son impact économique sur les territoires qu'elle dessert.



II – Sur la mise en place d’une nouvelle démarche partenariale innovante de la ligne.

Mais au-delà même de ces travaux urgents, la Région prend l’initiative de mettre en place une réflexion sur les perspectives de cette ligne pour les années ou les décennies à venir.

Dont acte

Des bonnes idées sont avancées, mais n’a-t-on pas manqué d’ambition ?

1°) Sur les bonnes idées

a) La mise en place d’une rame à hydrogène

Il s’agit là d’une perspective intéressante.

Une rame à hydrogène dont le poids est plus léger que les rames actuelles, permet de réduire l’impact sur les infrastructures (rails, traverses, attaches, ect.) et donc de faire des économies à long terme.

Le coût d’une rame hydrogène est d’environ 11 millions d’euros.

A cela, il faut penser à ajouter le coût de construction de la station hydrogène (pour créer et stocker l’hydrogène), ce qui est coûteux, mais qui pourrait être mutualisé avec les transports urbains de la Métropole.

De même, il faut prévoir, le coût de l’adaptation du Technicentre de maintenance à ce nouveau matériel.

L’avez-vous déjà pris en compte dans votre budget ?



b) Le transfert de la ligne à un autre gestionnaire d'infrastructure.

La deuxième bonne idée est de se laisser la possibilité de transférer cette ligne à un autre gestionnaire d'infrastructure.

Cela va dans le bon sens, pour une petite ligne non structurante pour le réseau ferré national.

2°) Sur les rendez-vous manqués, et le manque d'ambition

a) Sur la fréquence

N'aurait-on pas pu augmenter la fréquence des trains ?

2 AR par jour, entre Tours et Loches, c'est insuffisant !

Si nous souhaitons pérenniser notre réseau de chemin de fer afin de permettre à nos administrés de se déplacer facilement sans prendre la voiture, il faut augmenter la fréquence des trains.

N'oublions pas que les étudiants et certaines personnes n'ont pas forcément d'autres moyens de locomotion.

Le ferroviaire n'est-il pas une bonne solution pour désengorger la circulation routière (éviter les bouchons du matin et du soir) et ainsi, réduire la pollution ?

b) Sur l'innovation en matière d'infrastructure

N'aurait-il pas été intéressant de repenser complètement le réseau de demain avec cette ligne en innovant ?

Si ce modèle est satisfaisant, on pourrait l'utiliser pour relancer d'autres lignes comme Orléans-Châteauneuf ou d'autres



Plutôt que de limiter l'appel à projet à la gestion de l'infrastructure, n'aurait-il pas été plus innovant et opportun d'étendre cet appel à projet **à la rénovation totale de cette infrastructure.**

Certaines entreprises sont en mesure de proposer des modèles économiques intéressants avec des idées innovantes.

Certaines entreprises spécialisées dans le ferroviaire, françaises, sont entrain de repenser toute l'exploitation jusqu'à la maintenance des trains, ce qui permettra de réduire le coût de maintenance des rames.

c) Sur l'extension de la ligne jusqu'à Châteauroux

La ligne Tours Châteauroux est abandonnée depuis des années.

Cette réflexion globale sur la ligne Tours-Loches avec la mise en place d'une « *nouvelle démarche partenariale* » n'aurait-elle pas pu concerner également la reprise de la ligne Loches-Châteauroux ?

Doit-on rappeler :

- qu'il faut près de 2 heures et demie en bus, pour relier par la route Tours et Châteauroux, deux chefs-lieux de département, distants seulement de 110 kms
- que les poids lourds qui descendent du Nord-ouest de la France et de Grande-Bretagne sont de plus en plus nombreux, et que le fret ferroviaire pourrait se développer.
- que les régions de Châtillon/Indre et de Buzançais ont tout autant besoin d'être irrigué par le train

Cela aurait été un beau projet, ambitieux et performant.

Malheureusement cela ne semble pas être à l'ordre du jour, nous le regrettons

