

14ème législature

| | | |
|---|--|--|
| Question N° : 74315 | De M. Michel Vergnier (Socialiste, républicain et citoyen - Creuse) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Transports, mer et pêche | | Ministère attributaire > Transports, mer et pêche |
| Rubrique > transports ferroviaires | Tête d'analyse > ligne Paris Orléans Limoges Toulouse | Analyse > perspectives. |
| Question publiée au JO le : 17/02/2015 Réponse publiée au JO le : 22/12/2015 page : 10627 | | |

Texte de la question

M. Michel Vergnier rappelle à M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche l'importance stratégique de la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, dite POLT. Comme l'a rappelé le Gouvernement, elle constitue une ligne structurante du périmètre des trains d'équilibre du territoire (TET). À ce titre, une mission d'analyse et de propositions sur l'avenir des TET s'est constituée. Pourtant, l'édification d'un schéma directeur de la ligne POLT n'est toujours pas à l'ordre du jour. Or la mise en place d'un tel instrument de coordination et de cohérence, en matière de fret et de transport de voyageurs, permettrait d'assurer la complémentarité entre le réseau classique et celui à grande vitesse tout en sanctuarisant la ligne historique. Les élus s'inquiètent alors que le décret d'utilité publique du barreau LGV Poitiers Limoges ait été publié et que les investissements à venir sur la ligne POLT ne s'inscrivent pas dans une stratégie ambitieuse et à long terme. Il lui demande donc quand ce schéma directeur sera élaboré et le cas échéant, quelle méthode sera retenue.

Texte de la réponse

Les trains d'équilibre du territoire (TET) constituent une composante essentielle de la desserte territoriale. Toutefois, ces trains ne répondent aujourd'hui plus de manière satisfaisante aux attentes des voyageurs, en termes de dessertes comme de qualité du service. Depuis 2011, près de 20 % de voyageurs en moins montent à bord des TET et se sont notamment orientés vers le mode aérien ou le covoiturage. Cette évolution devient financièrement insoutenable : de 330 millions d'euros en 2014, le déficit d'exploitation pourrait atteindre 450 millions d'euros en 2016 sans mesures énergiques. Les TET sont pourtant un outil majeur de la solidarité et de l'aménagement dans notre pays. C'est la raison pour laquelle a été lancé le chantier de la renaissance de ces trains, afin qu'ils retrouvent leur pertinence et leurs clients. C'est dans ce cadre qu'a été confié à une commission présidée par M. Philippe Duron, député du Calvados, composée de parlementaires, d'élus régionaux et d'experts, le soin de formuler sur la base d'un diagnostic complet, des recommandations pour donner un autre avenir à ces trains. Les conclusions de cette commission ont été rendues le 26 mai dernier et ont été présentées aux commissions compétentes du Parlement. Le secrétaire d'État en charge des transports a présenté le 7 juillet 2015, la feuille de route du Gouvernement pour assurer un nouvel avenir aux TET. Cette démarche entend respecter le droit à la mobilité, la solidarité nationale, l'aménagement du territoire, et la maîtrise de l'équilibre économique. Dans le cadre de cette feuille de route, le Gouvernement engage ainsi l'élaboration d'une nouvelle convention 2016-2020 avec SNCF Mobilités pour l'exploitation des TET sur des bases refondées. L'État devient une autorité organisatrice de plein exercice, en renforçant sa capacité d'expertise et en élargissant le champ de ses décisions, concernant notamment

l'offre de transport. En outre, le préfet François Philizot a été dès le 7 juillet missionné pour être l'interlocuteur des territoires et des parties prenantes concernant les évolutions d'offre et de gouvernance. Enfin, un conseil consultatif des TET, présidé par le secrétaire d'État chargé des transports, sera créé afin de permettre un dialogue régulier entre l'État, les autorités organisatrices régionales, les parlementaires et les usagers. Par ailleurs, il est nécessaire d'adapter le service TET aux nouvelles habitudes de mobilité, en tenant compte de l'offre de transports environnante. Le préfet François Philizot conduira donc une large concertation avec les régions pour examiner les modalités d'évolution des services TET, à partir des évolutions d'offre préconisées par la commission. Il s'agit de trouver les meilleures articulations entre les offres de chaque activité et de chaque mode de transport, afin d'exploiter au mieux les services existants. Cette mission se poursuivra avec les nouveaux élus régionaux, afin de disposer des conclusions d'ici mai 2016. S'agissant des trains d'équilibre du territoire de nuit, dont la fréquentation est en baisse de 25 % depuis 2011, la commission a identifié deux lignes à maintenir indiscutablement dans le cadre de la prochaine convention entre l'État et SNCF Mobilités, en raison de l'absence d'une offre alternative suffisante pour les territoires concernés. Il s'agit des lignes de nuit Paris-Briançon, et Paris-Rodez / Latour de Carol. Les autres lignes de nuit desservant des territoires qui bénéficient d'offres alternatives de mobilité de bon niveau, ou qui vont prochainement s'améliorer, feront partie du champ de concertation menée sous l'égide du préfet François Philizot pour proposer des schémas alternatifs en liaison avec toutes les parties prenantes. Le confort et la qualité du service, attentes légitimes des voyageurs, sont enfin au cœur des préoccupations du Gouvernement. Facteurs majeurs de l'attractivité de l'offre ferroviaire, avec un voyage qui correspond aussi à un temps pour soi, ils sont un avantage compétitif à renforcer. Le Gouvernement s'engage donc dans le renouvellement du matériel roulant des lignes structurantes de l'offre des TET avec un parc entièrement renouvelé d'ici 2025, pour un montant d'investissement d'environ 1,5 milliard d'euros. L'engagement d'une telle opération d'acquisition interviendra d'ici fin 2015. L'acquisition de 34 rames neuves est d'ores et déjà en cours, pour un montant de 510 millions d'euros. Ces rames seront déployées à partir de fin 2016. L'accès à internet doit aussi être amélioré pour les voyageurs à bord des trains et dans les gares. Le Gouvernement a donc prévu des obligations d'extension de la couverture des lignes ferroviaires dans l'attribution de nouvelles fréquences aux opérateurs mobiles d'ici fin 2015. Il soutient également la démarche de partenariat entre SNCF et les opérateurs mobiles visant à améliorer la couverture des trains du quotidien d'ici fin 2016, et veillera à la prise en compte des TET dans cette démarche. L'État investit par ailleurs lourdement dans la modernisation des infrastructures ferroviaires, en particulier dans le cadre de la nouvelle génération des contrats de plan État-région, pour la plupart signés ou sur le point de l'être. Ce sont ainsi 2 milliards d'euros que l'État investira entre 2015 et 2020, en lien avec SNCF Réseau et les collectivités partenaires, dont l'essentiel concerne l'amélioration du réseau existant emprunté par les TET. Cette nouvelle feuille de route permettra de prendre d'ici mi-2016 des décisions complètes et cohérentes concernant l'avenir de ces trains. Plus spécifiquement, l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse constitue une ligne structurante du périmètre des TET. Son importance au niveau national justifie que soit établi un schéma directeur permettant de présenter à court, moyen et long termes, les principes des améliorations envisagées d'une part sur le service notamment en matière de matériel roulant, et d'autre part sur l'infrastructure, couvrant tant les opérations de renouvellement que de modernisation. C'est la raison pour laquelle le préfet de la région Limousin a été chargé le 18 septembre 2015, de piloter l'élaboration de ce schéma directeur en coordination avec les préfets des régions Centre Val-de-Loire, Île-de-France et Midi-Pyrénées, et d'associer les parties prenantes dans le cadre d'un comité de concertation. Une première réunion de ce comité est prévu en décembre 2015. Il convient de noter que la priorité donnée par le Gouvernement à la maintenance des infrastructures se traduit par un véritable effort de mise à niveau du réseau afin de garantir la fiabilité du service rendu. Cet effort porte en particulier sur les axes stratégiques pour la desserte des territoires, tels que la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, afin de moderniser l'ensemble des composantes de l'infrastructure ferroviaire. À ce titre, 500 millions d'euros seront consacrés d'ici à 2020 à la modernisation de cette ligne, ce qui double le rythme de l'investissement par rapport à la période précédente. À l'issue de ce considérable effort, l'axe sera profondément rajeuni et modernisé, pour davantage de confort, de capacité et de régularité au service des voyageurs. Les contrats de plan État-région en cours de discussion prévoient également des travaux supplémentaires. Enfin, le programme de rénovation des voitures Corail de la ligne, financé par l'État à hauteur de 90 M€, s'achève en 2015. Les voyageurs vont désormais pouvoir bénéficier pour l'ensemble des circulations de la ligne d'un matériel rénové et



plus confortable, avec des services à bord améliorés.