

14ème législature

Question N° : 1454	De M. Nicolas Sansu (Gauche démocrate et républicaine - Cher)	Question orale sans débat
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 : 17/05/2016 Réponse publiée au JO le : 25/05/2016 page : 3559		

Texte de la question

M. Nicolas Sansu interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur la modernisation de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse en matière d'infrastructure, de desserte et de matériel.

Texte de la réponse

MODERNISATION DE LA LIGNE FERROVIAIRE PARIS-ORLÉANS-LIMOGES-TOULOUSE

Mme la présidente. La parole est à M. Nicolas Sansu, pour exposer sa question, n° 1454, relative à la modernisation de la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

M. Nicolas Sansu. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, c'est la troisième fois que, dans cet hémicycle, j'appelle l'attention du Gouvernement sur l'avenir de la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, dite POLT, et l'urgence qu'il y a à la moderniser.

Cette radiale, la plus longue de France, traverse 10 départements sur les 712 kilomètres de son parcours, dessert 32 départements et concerne plus de 5 millions de nos concitoyens. Elle est reconnue comme l'une des plus pertinentes par les deux rapports Duron et prend aujourd'hui une importance particulière. En effet, la récente annulation de la déclaration d'utilité publique par le Conseil d'État du projet de « barreau LGV » Limoges-Poitiers donne une nouvelle responsabilité au Gouvernement car, comme l'a écrit Philippe Duron dans son rapport de mai 2015, « Une vision ambitieuse pour la ligne POLT [...] peut constituer une alternative au projet de ligne à grande vitesse Poitiers Limoges. »

Oui, l'avenir de la desserte des territoires du grand centre de la France passe par son réseau historique classique, qu'il conviendra de relier au réseau européen à grande vitesse, notamment par l'interconnexion sud de Paris.

Aussi mes questions sont-elles simples. Tout d'abord, en matière d'infrastructures, si le doublement annoncé des investissements sur la période de 2015 à 2025 permet de stopper le vieillissement du réseau, il ne suffit pas à la modernisation et l'amélioration de celui-ci. Il conviendrait de passer de 1 milliard à 1,5 milliard, voire 2 milliards,



pour permettre une meilleure sécurité, une vitesse accrue et une fiabilité retrouvée. Le Gouvernement est-il prêt à diverter une partie du financement de la LGV Limoges-Poitiers pour accélérer cette modernisation de la ligne POLT ?

Ensuite, concernant le matériel, après bien des vicissitudes, l'appel d'offres pour de nouvelles rames sera lancé d'ici à la fin de l'année. Mais le cahier des charges est minimaliste et les vitesses qui sont indiquées montrent une dégradation par rapport à l'existant sur certaines portions. Elles sont surtout en deçà des préconisations du rapport Duron, qui propose 220 kilomètres par heure au minimum et non 200 kilomètres par heure, comme le stipule le cahier des charges, pour lequel nous avons été consultés mais pas forcément entendus. Allez-vous améliorer ce point, demandé par les usagers, pour redonner corps au réseau classique ?

De même, l'un des enjeux majeurs réside dans le respect de l'intégrité de la ligne, de son caractère national, sans tronçonnage, par le maintien, voire l'amélioration des dessertes, à commencer par le retour du train de nuit jusqu'à Latour-de-Carol. Pouvez-vous donner des assurances en ce sens ?

Enfin, la fiabilité des circulations souffre aujourd'hui, outre de la vétusté du matériel, du manque d'effectifs chez les cheminots. Pour montrer votre volonté de pérenniser la ligne POLT comme un axe d'avenir, pouvez-vous revenir sur les baisses d'effectifs de cheminots qui dégradent le service rendu ?

Monsieur le secrétaire d'État, grâce à la mobilisation des associations d'usagers, au premier rang desquelles l'association Urgence ligne POLT, grâce aux cheminots, aux élus locaux et aux parlementaires, cette ligne a été préservée ; sa pertinence nationale et son utilité pour le développement du pays ne font aujourd'hui plus débat.

Le Gouvernement est-il prêt à accélérer les financements indispensables pour que nous puissions dire avec fierté que ce quinquennat aura été celui de la reconquête de la ligne POLT ?

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Alain Vidalies, *secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.* Monsieur le député, la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse constitue un axe nord-sud stratégique, permettant une desserte voyageur conventionnée avec l'État au titre des trains d'équilibre du territoire, dits TET.

Au regard de l'importance de cette ligne au niveau national, j'ai décidé, en septembre 2015, que soit établi un schéma directeur permettant de présenter à court, moyen et long termes les principes des améliorations envisagées.

Le comité de concertation de la ligne POLT s'est réuni une première fois le 18 décembre sous l'égide du préfet coordonnateur de la ligne. Cette première réunion a permis à tous les acteurs, politiques et associatifs, d'exprimer leurs attentes.

En matière d'infrastructures, j'ai donné la priorité à un véritable effort de mise à niveau du réseau afin de garantir la sécurité et la fiabilité du service rendu sur cette ligne qui a connu le dramatique accident de Brétigny-sur-Orge.

Les contrats de plan 2015-2020 conclus entre l'État et les régions traversées prévoient aussi des opérations permettant d'améliorer la régularité des temps de parcours.

Au total, 1,5 milliard d'euros seront consacrés à la modernisation de la ligne d'ici à 2025, ce qui représente le plus grand plan de modernisation accordé à une ligne ferroviaire en France, avec un rythme d'investissement plus que doublé par rapport à la décennie passée.

En matière de services, la feuille de route du Gouvernement pour un nouvel avenir des TET m'a conduit à



missionner le préfet François Philizot pour mener une large concertation avec les régions et les parties prenantes sur les évolutions d'offre et de gouvernance à partir des conclusions de la commission Duron.

J'ai par ailleurs annoncé, le 19 février dernier, que la ligne bénéficiera d'un renouvellement complet de son parc de matériel roulant grâce à un appel d'offres que la SNCF lancera en 2016. L'État consacrera au total 1,5 milliard d'euros aux quatre lignes TET structurantes concernées, dont la ligne POLT.

Une concertation sur les fonctionnalités de ces nouvelles rames est actuellement menée en lien avec le préfet coordonnateur, afin de prendre en compte l'ensemble des besoins exprimés auxquels vous avez fait référence.

À l'issue de ces efforts considérables sur l'infrastructure et les services, l'axe sera profondément rajeuni et modernisé, pour davantage de confort, de capacité et de régularité.

La prochaine réunion du comité de pilotage du schéma directeur de la ligne au second semestre 2016 sera l'occasion de présenter l'avancement des différents chantiers en cours pour améliorer les conditions de circulation sur cet axe structurant.

Mme la présidente. La parole est à M. Nicolas Sansu.

M. Nicolas Sansu. Je remercie M. le secrétaire d'État pour ces avancées qui tiennent compte de la persévérance et de l'obstination de nombreux acteurs de cette ligne. Nous ferons ensemble, je l'espère, la démonstration qu'une ligne classique peut parfaitement servir à l'aménagement du territoire et que nous ne sommes pas forcément obligés de passer par des réseaux extrêmement coûteux.