

## 14ème législature

<b>Question N° : 191</b>	De <b>M. Nicolas Sansu</b> ( Gauche démocrate et républicaine - Cher )	<b>Question orale sans débat</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> > ligne Paris-Toulouse	<b>Analyse</b> > modernisation.
Question publiée au JO le : <b>12/03/2013</b> Réponse publiée au JO le : <b>20/03/2013</b> page : <b>3001</b>		

### Texte de la question

M. Nicolas Sansu attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la modernisation de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse : il souhaiterait savoir si l'État est prêt à examiner les modalités de mise en place d'un schéma directeur national de cette ligne pour sa modernisation portant sur l'offre de service, les dessertes ainsi que la modernisation des matériels et des infrastructures. De plus, il demande à l'État, autorité organisatrice sur la ligne POLT, de mettre en circulation les matériels TGV de première génération et d'assurer une desserte permettant à cet axe de retrouver de l'attractivité notamment par l'interconnexion au réseau européen à grande vitesse *via* Juvisy.

### Texte de la réponse

lign='center'>MODERNISATION DE LA LIGNE  
PARIS-ORLÉANS-LIMOGES-TOULOUSE

**Mme la présidente.** La parole est à M. Nicolas Sansu, pour exposer sa question, n° 191, relative à la modernisation de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

**M. Nicolas Sansu.** Ma question s'adresse à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche. Monsieur le ministre délégué, je souhaite appeler votre attention sur la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et sur l'urgence d'un saut qualitatif dans sa modernisation concernant le matériel, l'infrastructure et les dessertes.

Cette troisième radiale nationale, la plus longue ligne ferroviaire de France, traverse dix départements et en dessert trente-deux. Elle concerne près de 5 millions d'habitants, comporte six carrefours ferroviaires et coupe cinq lignes transversales essentielles, parmi lesquelles la ligne Nantes-Lyon, qui croise la POLT à Vierzon et ouvre le centre de notre pays vers les ports de l'Atlantique. La ligne POLT joue donc un rôle majeur pour irriguer le territoire, tant pour les voyageurs que pour le fret. Elle est incontournable pour l'aménagement du territoire.

Ces spécificités plaident en faveur d'un schéma directeur de cette ligne qui prenne en compte les travaux, la mise en place de nouveaux matériels roulants et une meilleure desserte, dans le cadre d'un partenariat formalisé entre tous les acteurs. Cela rassurerait également les voyageurs, les élus et les cheminots, qui ont spontanément réagi à la lecture d'un courrier, venant du plus haut niveau de votre administration, proposant de supprimer la moitié des dessertes.

Monsieur le ministre, les habitants desservis par cette ligne, notamment ceux du Centre et du Limousin, ont besoin de réponses claires. Les mesures en question ne sont d'ailleurs pas intenables financièrement.

Concernant le matériel, la proposition faite il y a un an par le président de la SCNF d'affecter des rames TGV de



première génération sur cette ligne - ce qui assurerait un meilleur confort et une interconnexion plus facile au réseau européen à grande vitesse pour certaines dessertes - est-elle une option que retient l'État, autorité organisatrice de cette ligne ? Cela n'empêcherait nullement, d'ailleurs, de proposer des matériels neuf d'ici à quelques années, dans le cadre des acquisitions engagées pour les trains d'équilibre du territoire.

Concernant l'infrastructure, des travaux de modernisation, que le président Rapoport va d'ailleurs décliner cet après-midi à Orléans, sont en cours. Il conviendra de les compléter pour assurer une parfaite coordination entre la ligne POLT et le réseau à grande vitesse, notamment Paris-Orléans-Clermont-Lyon. Cela devra être confirmé par la mission sur le schéma national des infrastructures de transport.

Toutefois, si ces travaux sont nécessaires et si tout le monde les apprécie à leur juste valeur, leur organisation - avec la fermeture de la voie pendant plus de quatre heures en journée et pendant certains week-ends, comme ce sera le cas à Pâques - a un impact très négatif sur l'image de cette ligne. Pouvez-vous remettre à plat cette organisation des chantiers en utilisant les dispositifs existants - je pense notamment aux installations permanentes de contresens - pour que les voyageurs ne soient pas tentés de trouver un autre mode de transport ?

Enfin, pourriez-vous, dans le cadre du schéma directeur, améliorer la qualité des dessertes, notamment du point de vue de la fiabilité ? Sachant que le principe du schéma directeur a été accepté par RFF et par la SNCF il y a un an, l'État, en tant qu'autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire - dont faire partie la ligne POLT -, montrerait ainsi son ambition en s'appuyant sur une ligne ferroviaire qui est véritablement la colonne vertébrale du réseau national, tant pour le fret que pour les voyageurs.

**Mme Colette Langlade.** Très bien !

**Mme la présidente.** La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

**M. Frédéric Cuvillier,** *ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.* Monsieur le député, je connais votre attachement à la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, qui est importante, voire structurante. Vous organisez d'ailleurs dans deux jours un colloque sur le sujet avec Mme la députée Valérie Rabot. J'essaierai d'y assister, mais le contrôle parlementaire fait que je serai aussi mobilisé dans cet hémicycle. Considérez donc mon intervention d'aujourd'hui comme une contribution à vos débats et à vos réflexions.

Je connais les difficultés sur la ligne POLT. Comme vous le souligniez, personne ne peut être satisfait de la dégradation de la régularité de la ligne - moins douze points entre 2011 et 2012 -, même si une grande part de cette évolution est due à un éboulement à côté de Cahors. Personne ne peut être satisfait du manque de fiabilité des locomotives. L'État, qui est l'autorité organisatrice du service, s'en est inquiété auprès de la SNCF et de RFF. Je le disais encore hier à M. Rapoport et à M. Pepy. J'attends dès à présent des résultats rapides et concrets.

Les difficultés auxquelles sont confrontés les voyageurs, mais aussi les chargeurs pour les trains de marchandises, sont importantes, du fait du vaste programme de travaux qui est réalisé sur cet axe. En effet, depuis plusieurs années, la maintenance de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse s'inscrit dans le plan important de rénovation et de modernisation du réseau ferré national, qui concerne les voies, mais aussi les caténaires, les ouvrages d'art et tous les équipements techniques. Ainsi, entre 2004 et 2016, 460 millions d'euros auront été investis pour renouveler et moderniser les installations de cette ligne, dont 70 millions d'euros en 2013. Il faut tout de même s'en féliciter et souligner l'effort qui est réalisé.

L'organisation des chantiers a été définie et ajustée pour limiter autant que possible leur impact sur la circulation. Ces travaux doivent malgré tout être réalisés pour améliorer la qualité des dessertes.

Vous évoquez également la mise en oeuvre d'un schéma directeur sur la ligne POLT. J'entends et je comprends cette demande. L'important, vous en conviendrez, n'est pas tant d'avoir un nouveau schéma que de savoir ce qu'il pourrait contenir. Pour cela, il est nécessaire d'avoir préalablement de la visibilité sur les améliorations complémentaires de l'infrastructure, lesquelles seront examinées dans le cadre du plan de modernisation ferroviaire que j'ai demandé à RFF d'élaborer. La commission Mobilité 21 donnera elle aussi son avis sur la question. Je suis d'accord avec vous pour dire que, une fois les conclusions de ces deux démarches connues, c'est-à-dire d'ici à juin 2013, la question du schéma directeur de cette ligne devra être posée.

S'agissant du renouvellement du matériel roulant, je connais les attentes des élus, mais aussi - et peut-être surtout - des voyageurs. Il est vrai que les voitures corail sont âgées de quarante ans, voire plus pour certaines. Les trains d'équilibre du territoire utilisent environ 2 000 voitures Corail ayant toutes le même âge ; leur renouvellement complet nécessiterait d'engager 3 à 4 milliards d'euros. Tout ne pourra donc pas être fait tout de suite.



Un premier effort a été engagé avec la rénovation en cours des voitures TéoZ, qui permettra d'améliorer le confort offert aux voyageurs de la ligne POLT. Cette rénovation est financée dans le cadre du programme d'investissements de 300 millions d'euros prévu dans la convention d'exploitation conclue pour la période 2011 2013 et dont nous sommes en train de négocier avec la SNCF la prorogation pour 2014. Des rames totalement rénovées sont progressivement mises en service depuis janvier 2013 ; les livraisons sont attendues jusqu'en 2015.

Le programme visant à la réutilisation des rames TGV de première génération, que j'ai évoqué hier soir avec Guillaume Pepy, est soutenu par une volonté commune. Il avance, et sans doute pourrions-nous apporter des améliorations sensibles, dans l'attente de la perspective majeure que constitue la réalisation de grands chantiers. Si nécessaires que soient ces grands chantiers, vous conviendrez avec moi que, dans l'immédiat, nous ayons à nous préoccuper du quotidien des voyageurs et des usagers.