

15ème législature

Question N° : 11452	De M. Aurélien Pradié (Les Républicains - Lot)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > Avenir de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT)	Analyse > Avenir de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT).
Question publiée au JO le : 31/07/2018 Réponse publiée au JO le : 25/06/2019 page : 5931		

Texte de la question

M. Aurélien Pradié attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'avenir de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT). Les territoires ont un besoin impérieux de désenclavement que seule une ligne structurante fortement modernisée peut amener. Avec la région Nouvelle Aquitaine, les élus d'Occitanie souhaitent que l'axe Paris-Toulouse bénéficie d'une amélioration significative permettant, entre autres, de réduire le temps de trajet (mettre Paris à 2h 30 de Limoges). Il n'est plus possible d'attendre plus longtemps la phase opérationnelle nécessaire à l'évolution réelle de cet axe structurant. Le scénario raisonnable est celui qui prévoit un matériel neuf adapté à une vitesse de 220 km/h, à l'horizon 2022. En conséquence, un investissement complémentaire, de 200 à 300 millions d'euros, de modernisation des infrastructures s'impose. Il faudra assurer un service quotidien, de deux allers-retours Paris-Limoges sans arrêt, et jusqu'à Toulouse, sans pénaliser les autres dessertes. Le futur schéma directeur de la ligne POLT qui sera remis à la Mme la ministre prochainement devra porter, sans ambiguïté, cette ambition. Il s'agit désormais d'inscrire les investissements nécessaires à la modernisation de la ligne POLT comme prioritaires à des territoires laissés depuis trop longtemps à la marge d'un développement économique. Les habitants, les entreprises, les collectivités sont légitimes à exprimer le souhait d'une modernisation d'une ligne sur un axe nord-sud essentiel à l'irrigation d'un cinquième de la France. Il l'interpelle quant à cette situation urgente et demande à ce que les investissements nécessaires à la modernisation de la ligne POLT soient fermement inclus dans le futur schéma directeur la concernant.

Texte de la réponse

La ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) fait partie des lignes dites « structurantes » des trains d'équilibre du territoire. À ce titre, le Gouvernement a décidé de l'élaboration, sous l'égide du préfet de la région Nouvelle-Aquitaine, d'un schéma directeur pour doter la ligne d'une vision stratégique à court, moyen et long termes. Une démarche de concertation avec l'ensemble des acteurs des territoires traversés a ainsi été menée en 2017 et 2018. Ce travail a permis d'établir un diagnostic partagé de la ligne et de présenter des propositions pour mieux répondre aux besoins des territoires. Sur la base du rapport remis par le préfet coordonnateur, la ministre des transports a décidé d'insuffler une nouvelle dynamique à cette ligne délaissée pendant quelques années au profit des maillons à grande vitesse. Il s'agit à court terme de mettre en place un service Wi-Fi à bord des rames actuelles pour permettre aux voyageurs de transformer leur temps de trajet en temps utile aussi bien pour les déplacements des voyageurs professionnels que ceux liés aux loisirs. Les rames devraient être intégralement équipées d'ici

juillet 2019 grâce à un investissement d'environ 5 M€ de la part de l'État. D'ici quelques mois par ailleurs, à l'issue de la procédure d'appel d'offres en cours, sera signé entre SNCF Mobilités et le constructeur retenu le marché d'acquisition de nouvelles rames dont le cahier des charges, élaboré à l'issu d'un processus de concertation avec les acteurs des territoires, stipule un très haut niveau de confort et de services à bord adaptés à la longue distance, et une vitesse de 200 km/h appropriée aux trajets et aux caractéristiques de l'infrastructure, ainsi qu'une fiabilité maximale. La vitesse de 200 km/h a été retenue car deux études indépendantes ont démontré en 2016 que le choix d'une vitesse limite supérieure à 200 km/h se traduisait à la fois par des coûts d'investissement supérieurs et par une dégradation forte du bilan économique des dessertes du fait d'une augmentation sensible des charges de fonctionnement (par exemple pour la maintenance) pour des gains de temps faibles de moins de 5 minutes entre Paris et Limoges. L'équipement de la ligne POLT par ces nouvelles automotrices représente un investissement de l'ordre de 450 M€ assumé intégralement par l'État par le biais de l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Les crédits correspondants ont également été inscrits dans le volet programmation du projet de loi d'orientation des mobilités. À horizon 2025, il s'agit de mener un ambitieux programme de régénération et de modernisation de l'infrastructure afin que celle-ci retrouve ses performances nominales et permette même des gains supplémentaires en temps de parcours. Cela représente un investissement de l'ordre d'un milliard d'euros (hors Île-de-France) porté par SNCF Réseau pour la régénération, en plus des opérations ciblées de modernisation et de performance, ayant vocation à être partagées avec les collectivités locales. En tout état de cause, ces orientations s'inscrivent bien dans le cadre du projet de loi d'orientation des mobilités, en discussion au Parlement. Grâce aux nouvelles rames plus performantes et à la modernisation de l'infrastructure, un gain de temps de parcours d'une vingtaine de minutes entre Paris et Limoges et de 15 minutes entre Limoges et Toulouse est visé. Ces améliorations permettent d'envisager à cet horizon un accroissement de l'offre sur l'axe à raison d'un aller-retour supplémentaire entre Paris et Limoges. Le schéma directeur prévoit enfin la mise en service de 2,5 allers-retours rapides avec un seul arrêt intermédiaire entre Paris et Limoges pour un temps de trajet de moins de 2h50.