



16ème législature

Question N° : 650	De M. Aurélien Pradié (Les Républicains - Lot)	Question orale sans débat
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > Besoins d'investissement sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, POLT	Analyse > Besoins d'investissement sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, POLT.
Question publiée au JO le : 05/03/2024 Réponse publiée au JO le : 13/03/2024 page : 1807		

Texte de la question

M. Aurélien Pradié attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur les besoins d'investissement sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, POLT. Tout le monde s'accorde à dire que cette ligne a été délaissée durant plusieurs décennies alors qu'elle était une ligne principale pour les territoires, desservant 17 villes, traversant 4 régions et 12 départements pour un peu plus de 5 millions d'habitants. L'enjeu est primordial pour la vivacité et l'attractivité des territoires mais cet enjeu est aussi décuplé à l'aune du réchauffement climatique. La qualité du service est fortement dégradée, on ne compte plus le nombre de retards, de trains supprimés, de pannes de locomotives, hors d'âge. Parfois, il y a les causes du givre, des animaux ou des végétaux. Cependant, ces contraintes ne sont pas nouvelles, loin de là, et on peut y remédier facilement. La SNCF indique que les chocs (gibiers ou arbres) ont progressé de +55 %. Comment est-ce possible encore aujourd'hui ? Désormais un plan d'investissement conséquent de régénération de la ligne a été acté mais il impacte fortement le trafic avec la réduction du nombre de trains et de dessertes durant plusieurs mois. Or il est possible de limiter l'impact des travaux sur la ligne afin de conserver un trafic voyageurs correct. Les trains sont stoppés à Brive. Les trains de nuit sont équipés de locomotive de plus de 50 ans. La SNCF doit louer des locomotives, une dizaine, et la maintenance se fait dans l'Est de la France alors qu'il faudrait qu'elle soit réalisée à proximité de la ligne POLT. Ce déclassement des territoires est vécu comme une injustice par les habitants. Les années passent et les améliorations ne sont pas encore au rendez-vous. Ainsi, il lui demande des réponses claires sur ce qui ne fonctionne pas dans l'amélioration du service de la ligne POLT.

Texte de la réponse

LIGNE PARIS-ORLÉANS-LIMOGES-TOULOUSE

Mme la présidente. La parole est à M. Aurélien Pradié, pour exposer sa question, n° 650, relative à la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

M. Aurélien Pradié. La ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (Polt) est l'une des lignes ferroviaires les plus stratégiques de France, en raison non seulement de son ancienneté, mais aussi de son périmètre : elle dessert dix-



sept villes, douze départements, quatre régions et près de 5 millions d'habitants.

Tout le monde s'accorde à dire que cette ligne a pourtant été délaissée durant plusieurs décennies. Le plan de régénération annoncé il y a quelques semaines suscite donc beaucoup d'espoir, notamment dans le département du Lot.

Il ne faut pas mettre en concurrence l'avenir de la ligne à grande vitesse (LGV) qui desservira une partie de la région Occitanie et le nécessaire réinvestissement dans la ligne Polt, qui ne doit pas être abandonnée au profit d'une autre ligne.

Mme Sabrina Agresti-Roubache, secrétaire d'État chargée de la ville et de la citoyenneté. En effet !

M. Aurélien Pradié. Cependant, en attendant les effets du plan de régénération, la ligne Polt est profondément dégradée. Elle est dans un état lamentable : on incrimine des travaux pour expliquer les annulations constantes ; les retards sont presque quotidiens. La présence de givre, de végétaux ou d'animaux sur les voies est souvent avancée pour justifier l'annulation d'un train. Je n'arrive pas à concevoir qu'en 2024, on n'arrive pas à faire circuler des trains et qu'on soit contraint de les annuler pour ce genre de motifs !

Les locomotives sont hors d'âge ; les pouvoirs publics abandonnent peu à peu cette desserte. Il est inadmissible que la qualité de cette ligne baisse en attendant le plan de régénération.

C'est un combat que nous mènerons sans rien céder, pour plusieurs raisons. Beaucoup de nos concitoyens qui ont besoin aujourd'hui d'emprunter cette ligne n'y ont pas accès, ce qui augmente leur empreinte carbone, alors qu'il nous faut réduire cette dernière le plus possible. En outre, se débarrasser de toutes les habitudes prises pendant que cette ligne est inutilisable sera impossible quand elle redeviendra de meilleure qualité.

Je voulais donc vous alerter sur ce sujet. J'attends de vous une réponse précise : quelles mesures le ministre compétent compte-t-il prendre immédiatement pour que cette ligne redevienne une ligne de qualité ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de la ville et de la citoyenneté.

Mme Sabrina Agresti-Roubache, secrétaire d'État chargée de la ville et de la citoyenneté. Vos remarques sont très justes et le constat que vous dressez est implacable : je pense que la réponse de mon collègue Patrice Vergriete contribuera à répondre à vos préoccupations.

L'État a investi massivement dans la ligne de train d'équilibre du territoire (TET) Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Entre 2018 et 2026, nous débloquons 2,3 milliards d'euros pour régénérer les voies, moderniser les infrastructures et acheter des rames neuves.

Ce programme avance aujourd'hui comme prévu, même si les travaux entraînent des perturbations et des interruptions inévitables sur la ligne.

SNCF Réseau cherche à limiter l'impact des travaux sur la circulation des Intercités de jour, de nuit, et sur le trafic du fret, en testant par exemple des solutions innovantes comme la cohabitation des travaux d'infrastructures et de la circulation des trains à partir de 2026.

L'ensemble du réseau ferroviaire national est concerné par les collisions avec des animaux, les aléas météorologiques – tempêtes, chutes d'arbres – et les incidents de passages à niveau : SNCF Réseau mène des actions, comme l'entretien des abords des voies, pour limiter ces phénomènes.



Vous avez évoqué le problème des locomotives vieillissantes. L'État a demandé à SNCF Intercités, en attendant l'arrivée des nouvelles rames, d'augmenter rapidement la fiabilité du parc et de trouver des locomotives supplémentaires en louant des engins fret ou des TER disponibles.

S'agissant du givre, la circulation de trains dégivreurs avant le premier train commercial matinal a permis de réduire de moitié les incidents sur la ligne, ce qui n'est pas négligeable. L'État se mobilise donc pleinement pour réhabiliter cette ligne et améliorer au plus vite sa qualité de service au bénéfice de ses usagers.

L'État et la SNCF rendent compte tous les trimestres de leurs engagements devant un groupe de travail auquel sont invités tous les élus.

Mme la présidente. La parole est à M. Aurélien Pradié.

M. Aurélien Pradié. Je vous remercie pour ces éléments de réponse. Je veux vous donner deux exemples complémentaires.

Pour l'heure, une partie des trains de la ligne Polt, notamment les trains de nuit, ont pour terminus Brive. Les travaux sont devenus un prétexte – je le dis comme je le pense.

Cette situation ne relève pas de la responsabilité de l'État mais de celle de la SNCF. Il n'est pas acceptable qu'aujourd'hui, dans notre pays, on ne soit pas capable de gérer des traversées de gibier, du givre ou des arbres qui tombent près des voies, alors qu'on a su le faire durant des décennies : si tel est bien le cas, c'est à se désespérer du niveau des investissements et des compétences !

Mais je ne crois pas une seule seconde que ce soit la cause de ces problèmes. Il est crucial que le Gouvernement et les élus continuent à faire pression sur la SNCF. La qualité de service que nous perdons aujourd'hui ne sera pas retrouvée demain.

Ces sujets sont des sujets du quotidien, qu'il faut prendre en compte pour mener la bataille contre le réchauffement climatique. Si nos concitoyens n'ont pas accès chaque jour à ces services, nous ne pouvons rien faire à ce sujet ici, à l'Assemblée nationale.

Enfin, c'est une question d'aménagement du territoire, point fort de notre nation durant de longues décennies et que nous avons trop négligé. Les bassins d'emploi ne sont pas toujours à proximité des lieux de vie, il faut pouvoir circuler, voyager, aller faire ses études ailleurs, en dehors du bassin lotois que je connais bien. Cette question est essentielle, et je compte sur votre mobilisation et celle des élus pour ne pas céder et maintenir la pression sur la SNCF– c'est sûrement la meilleure chose à faire.