



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

politique des transports

Question orale n° 1749

## Texte de la question

M. Jean-Claude Sandrier souhaite interroger M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur l'avenir des infrastructures ferroviaires et routières du département du Cher. Les exigences de développement économique de ce département passent d'abord par l'interconnexion au réseau européen à grande vitesse et la desserte directe de l'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle. Le projet POLT, dont les études et la convention de financement étaient arrêtées, est le seul projet crédible. D'autre part, la liaison ferroviaire transversale Nantes-Lyon, dont l'électrification du tronçon Tours-Vierzon est en cours, doit permettre une reconquête du fret ferroviaire. Face aux défis écologiques, face à la nécessité de relier la façade Atlantique à l'Europe Centrale, l'État devrait prendre des initiatives de soutien au fret ferroviaire. Enfin, la nécessité de relier le département du Cher, et notamment Bourges sa Préfecture, à l'Est de la France par une liaison à caractéristique autoroutière doit être envisagée dans le cadre d'une desserte fine du territoire, Cela est indispensable pour le développement du territoire.

## Texte de la réponse

### AMELIORATION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES ET ROUTIERES DANS LE CHER

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Sandrier, pour exposer sa question, n° 1749, relative à l'amélioration des infrastructures ferroviaires et routières dans le Cher.

M. Jean-Claude Sandrier. Monsieur le ministre délégué au budget et à la réforme de l'État, les territoires du centre de la France, particulièrement le Cher, sont dans une situation économique et sociale fragilisée. Après la perte de milliers d'emplois dans le domaine de l'armement à Bourges et dans les bassins environnants, après les difficultés qui ont touché lourdement le bassin d'emploi de Vierzon, une nouvelle vague de pertes d'emplois, d'abord industriels, a rattrapé le Cher, avec une journée noire le 28 novembre dernier, où l'on a annoncé plus de 200 suppressions d'emplois dans trois entreprises différentes, auxquelles s'ajoutent les menaces sur MBDA et Michelin.

Il serait inadmissible de ne pas donner tous les atouts au département du Cher, qui a les mêmes difficultés que les départements du Grand centre de la France. Les exigences de développement de ce département dont je suis un élu passent d'abord par l'interconnexion au réseau européen à grande vitesse et par une desserte directe vers l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle.

La solution proposée par l'État et RFF, privilégiant la création d'une liaison TGV *ex nihilo* entre Limoges et Poitiers, abandonnant le centre de la France, est, de ce fait, inacceptable si elle est exclusive.

Le projet d'aménagement de la ligne radiale Paris-Toulouse, ainsi que l'acquisition de matériels adaptés, c'est-à-dire des trains pendulaires, rassemblés sous la dénomination du projet POLT - Paris-Orléans-Lyon-Toulouse - est une réalisation indispensable au développement du Cher.

Ce projet avait dépassé le stade des études préliminaires. Les études techniques, financières et commerciales étaient bouclées ; le dossier final a été approuvé par RFF en 2001. La convention de réalisation et de financement a été signée en octobre 2001 entre l'État, RFF, la SNCF et les trois régions concernées : Centre, Limousin et Midi-Pyrénées. Le montant des travaux, évalués à 242 millions d'euros aux conditions économiques

de 2001, ce qui équivaut à un chiffre compris entre 300 et 350 millions d'euros aux conditions d'aujourd'hui, est quatre fois moins onéreux que la ligne TGV Poitiers-Limoges, matériel roulant compris.

Le ministre des transports avait autorisé le lancement des travaux, dont le démarrage était prévu début 2003, ce qui aurait été le cas si, fait sans précédent sur des projets de ce type, l'État n'avait pas renié sa parole.

Cela étant mon propos est de dépasser cette phase pour redonner corps à ce projet.

J'ajoute que la très grande majorité des habitants, des forces sociales et économiques, des élus du Cher, de l'Indre, et d'autres départements du centre se sont prononcés pour la relance du POLT, tout simplement parce que cette liaison pendulaire est le seul projet crédible réalisable dans un délai raisonnable qui permette l'interconnexion avec le réseau européen à grande vitesse, la desserte de l'aéroport de Roissy et un gain de temps sur le parcours dans sa totalité.

Par ailleurs, et d'abord sous l'impulsion du conseil régional du Centre, la liaison ferroviaire transversale Nantes-Lyon, classée dans le réseau européen de fret, est en cours d'électrification. Les travaux sur le tronçon Tours-Vierzon devront être suivis de ceux du tronçon Bourges-Saincaize, et nous serons vigilants afin que le débouché sur Lyon, pour aller vers l'Europe centrale, se réalise rapidement. C'est un enjeu pour le Cher, mais c'est surtout un enjeu beaucoup plus large qui concerne les ports de l'Atlantique.

Terminer rapidement l'électrification doit également se coupler avec un réel soutien au fret ferroviaire. Il est impérieux que le Gouvernement cesse de favoriser la route au détriment du fer. Chacun sait qu'il y a distorsion de concurrence, car, dans le transport routier, tous les coûts ne sont pas comptés. Pourtant, il n'est pas de jour où l'on n'entende pas tel ou tel ministre nous expliquer que le développement durable est la première des préoccupations. Le temps n'est plus à le dire mais à agir.

Enfin, continuer à développer les infrastructures pour redonner au Cher les moyens du dynamisme, c'est relier ce département à l'Est de la France par une liaison à caractéristique autoroutière, mais il faut bien mesurer l'impérieuse nécessité que cette liaison réponde à l'aménagement du territoire. Si le choix d'une autoroute concédée était fait, cela voudrait dire qu'il n'y aurait qu'une seule sortie dans le département du Cher et que serait abandonnée l'idée d'une desserte fine du territoire départemental.

La question est bien de savoir si l'on réalise cette liaison pour mettre sur la route des cohortes de camions du Nord de l'Europe vers le Sud, auquel cas c'est à l'Europe et à l'État de payer, ou bien si l'on cherche à favoriser le développement local et ses relations avec l'Est et l'Ouest, notamment vers Châteauroux. En tout état de cause, démarrer les travaux depuis Bourges avec un premier barreau vers l'A77 serait opportun et efficace pour le département du Cher.

Voilà, monsieur le ministre, les éléments que je souhaitais vous soumettre tant ces questions d'infrastructures sont essentielles pour l'avenir de notre département.

M. Jacques Brunhes. Très bien !

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué au budget et à la réforme de l'État, qui, en tant que porte-parole du Gouvernement, a naturellement toutes les capacités pour répondre à la place du ministre de l'équipement.

M. Jean-François Copé, *ministre délégué au budget et à la réforme de l'État, porte-parole du Gouvernement*. Je le ferai de mon mieux, et je vous prie, monsieur le député, d'excuser l'absence de mon collègue et ami Dominique Perben.

Vous avez appelé son attention sur l'amélioration de la desserte de l'aéroport de Roissy depuis le Cher. La SNCF étudie actuellement la faisabilité et les modalités de la création d'une liaison aller et retour par rames TGV Brive-Limoges-Roissy-Lille. Cette liaison s'arrêterait notamment à Vierzon et pourrait être mise en oeuvre lorsqu'un accord aura été trouvé avec les régions concernées.

Par ailleurs, un important programme de rénovation de la ligne, d'un montant de 265 millions d'euros, est en cours d'achèvement sous la maîtrise d'ouvrage de RFF, entre Orléans et Cahors. Ces travaux permettent d'offrir un haut niveau de service sur l'ensemble de l'axe. De plus, l'État vient de financer la suppression de cinq passages à niveau dans l'Indre, dans l'optique d'un futur relèvement des vitesses.

Afin d'améliorer la vitesse des trains et la sécurité, l'État propose de contractualiser avec la région Centre la poursuite de ces opérations de modernisation, dans le cadre du contrat de projet 2007-2013 qui est en cours de négociation.

Enfin, cette ligne bénéficiera, à partir de l'hiver prochain, d'un matériel roulant modernisé en totalité, puisque les rames corail classiques seront toutes remplacées par les nouvelles rames TEOZ, qui offrent des conditions de confort et de régularité supérieures.

En ce qui concerne la modernisation de la transversale Nantes-Lyon, l'électrification des voies engagée au XI<sup>e</sup> plan entre Vierzon et Bourges doit se poursuivre dans le contrat de projet 2007-2013 par l'électrification de la section Bourges-Saincaize, qui fait partie des priorités de l'État.

Enfin, Dominique Perben partage votre intérêt pour le projet de liaison autoroutière entre Bourges et l'Est de la France prévu par le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 décembre 2003.

Le ministre des transports saisira très prochainement la commission nationale du débat public de ce projet, cher à M. Soisson. Il permettra d'accélérer le développement d'un réseau de villes moyennes à la recherche de nouveaux leviers de croissance, de désenclaver certains territoires ruraux, et de développer de nouvelles formes de tourisme.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Claude Sandrier](#)

**Circonscription :** Cher (2<sup>e</sup> circonscription) - Député-e-s Communistes et Républicains

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 1749

**Rubrique :** Transports

**Ministère interrogé :** transports, équipement, tourisme et mer

**Ministère attributaire :** transports, équipement, tourisme et mer

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 5 décembre 2006, page 12586

**Réponse publiée le :** 6 décembre 2006, page 8481

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 5 décembre 2006