



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

ligne Paris Orléans Limoges Toulouse

Question orale n° 864

Texte de la question

M. Jean-Claude Sandrier rappelle à M. le secrétaire d'État chargé des transports que notre pays possède trois radiales ferroviaires. La ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse est l'une d'entre elles. Son utilité est incontestable pour plusieurs raisons : pour l'aménagement du territoire, pour l'environnement (limitation d'émissions de CO₂), comme ligne de délestage fret avec la montée en puissance indispensable du fret ferroviaire. Les lignes LGV envisagées ne sont pas concurrentes de cette ligne, car nous aurons besoin des trois radiales pour l'activité économique du pays. De plus leurs réalisations ne s'effectueront que dans plusieurs années. Par contre, dans un délai très court et avec un coût relativement modéré il est possible de moderniser la ligne POLT (matériel et infrastructure) permettant des gains de temps conséquents, un confort digne de ce siècle avec des rames TGV, comme sur Brive-Lille actuellement. Il demande donc, dans le cadre du bilan à mi-parcours du Grenelle de l'environnement ou du Grenelle n° 2 ou tout autre programme de développement, d'inscrire sur trois à cinq ans les crédits nécessaires à la modernisation complète de cette ligne dont l'existence et le développement sont indispensables à nos territoires, à la préservation de notre environnement mais aussi à l'activité économique de notre pays.

Texte de la réponse

LIGNE FERROVIAIRE PARIS-ORLÉANS-LIMOGES-TOULOUSE

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Sandrier, pour exposer sa question, n° 864, relative à la modernisation de la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

M. Jean-Claude Sandrier. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, comme vous le savez, notre pays possède trois radiales ferroviaires. Elles sont toutes indispensables à l'activité économique française mais l'une d'entre elles, la ligne dite POLT, Paris-Orléans-Vierzon-Limoges-Toulouse, a une double utilité incontestable : d'une part, elle constitue un élément majeur dans la politique d'aménagement du territoire par le fait qu'elle irrigue quatre régions, trente-deux départements, sept grandes agglomérations et dessert plus de 3 millions d'habitants ; d'autre part, elle répond à l'impératif de limitation des gaz à effet de serre qui réclame d'accorder une priorité très claire et très forte au développement des transports par rail, que ce soit pour les voyageurs ou pour le fret, et de changer d'échelle pour agir plus efficacement.

Précisons que les deux autres radiales, vers Lyon et vers Bordeaux, sont déjà saturées. Autrement dit, il n'y a pas concurrence entre ces axes mais totale complémentarité, d'autant plus que l'électrification de la transversale Nantes-Lyon, renforce la pertinence de la ligne POLT.

L'existence des projets de lignes à grande vitesse vers Bordeaux ou encore d'une deuxième ligne vers Lyon ne modifie en rien cette approche en termes de complémentarité. Mieux, chacune de ces lignes, en se renforçant et se modernisant, offrirait à la France un maillage territorial particulièrement performant permettant de multiplier nos échanges économiques.

La ligne POLT, outre son intérêt sur le long terme, offre un avantage sur le court terme : son matériel et ses infrastructures peuvent être modernisés dans des délais extrêmement rapides et à un coût relativement peu élevé par rapport à la création de lignes à grande vitesse. Des gains de temps importants sont susceptibles

d'être obtenus sur l'ensemble de la ligne et un matériel confortable peut être mis en place, à l'instar des rames TGV reliant actuellement Brive à Lille et qui connaissent un succès remarquable.

Élus, collectivités, associations et syndicats se mobilisent pour défendre la pertinence de cette ligne. La SNCF vient ainsi de proposer le lancement d'une démarche d'analyse la concernant. Sans attendre, monsieur le secrétaire d'État, je vous demande d'ouvrir de nouveaux crédits, qui viendront compléter ceux, trop faibles, déjà prévus dans les contrats de projet État-région, puis d'inscrire dans le cadre du bilan à mi-parcours du Grenelle de l'environnement ou du Grenelle 2, ou dans tout autre programme de développement, les crédits nécessaires à la modernisation complète de la ligne POLT dont l'existence et le développement sont indispensables à nos territoires, à la préservation de notre environnement et à l'économie de la France.

M. le président. La parole est à M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État chargé des transports*. Monsieur Sandrier, vous avez tout à fait raison d'évoquer la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse : elle a longtemps été l'infrastructure phare de notre réseau ferroviaire. C'est sur ses rails que le Capitole a roulé à 200 kilomètres à l'heure entre Les Aubrais et Vierzon - j'y pensais en apprenant il y a quelques jours le décès de notre ancien collègue François Gerbaud qui avait commenté les images de ce record sur l'unique chaîne de télévision qui existait à l'époque.

Cette ligne très importante est encadrée par deux grands projets de lignes nouvelles : la prolongation de la LGV au sud de Tours et le futur axe qui, de Paris, passera par Orléans et traversera le Berry avant de bifurquer à l'Est vers Clermont, et qui constituera l'axe alternatif Paris-Lyon tout en jouant un rôle prépondérant dans l'aménagement du territoire de la région Centre et la région Auvergne.

Le contrat de projet passé entre l'État et la région Centre prévoit l'amélioration de la vitesse et de la sécurité, notamment grâce à la suppression des passages à niveau, indispensable pour augmenter la vitesse commerciale : il faut savoir que les passages à niveau doivent disparaître si l'on veut pouvoir rouler au-dessus de 160 kilomètres à l'heure, et être remplacés soit par des passages supérieurs, soit par des passages inférieurs. De nombreux équipements ont déjà été mis en place.

Nous travaillons également au renouvellement des voies avec un programme de 233 millions d'euros de Réseau ferré de France.

Que peut-on faire pour cette ligne ? La liaison TGV au départ de Brive est en effet un réel succès. On peut améliorer la vitesse des trains qui desservent les gares au sud de Limoges, notamment dans la circonscription de Mme Orliac. Un nouveau matériel Téoza a été mis en place. J'espère que dans quelques années, la SNCF pourra remplacer les Corail modernisés afin d'améliorer l'attractivité de cette ligne. On peut également, malgré les difficultés liées aux dénivellations, assurer un trafic de fret. Il s'agit là en tout cas d'une ligne importante qu'il n'est pas question de dévaloriser, d'autant plus qu'elle est entourée de grandes lignes de TGV - elle est ainsi reliée, à partir de Vierzon, à l'axe Nantes-Lyon dont l'électrification est en cours d'achèvement. Le Gouvernement est décidé à faire en sorte que SNCF et RFF investissent sur cette ligne. Je suis prêt à réfléchir avec vous, monsieur Sandrier, aux aménagements complémentaires ou aux travaux d'amélioration que nous pourrions réaliser sur cet axe historiquement important pour le développement du chemin de fer dans notre pays.

Données clés

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

Circonscription : Cher (2^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 864

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 19 janvier 2010, page 415

Réponse publiée le : 27 janvier 2010, page 446

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 19 janvier 2010