



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport de voyageurs

Question écrite n° 71034

Texte de la question

Mme Marie-George Buffet interroge M. le secrétaire d'État, 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 l'urgence d'une décision de l'État concernant le financement de la rénovation de la ligne ferroviaire Montrejeau-Luchon et la liaison par train de Paris à Luchon. Cette voie ferrée s'est fortement dégradée (au point que la vitesse des trains y a été limitée à 10 km/h sur certaines parties) : la responsabilité en incombe à RFF qui n'a pas réalisé les travaux suffisants d'entretien courant et de remise à niveau de la sécurité. En outre, alors que le renouvellement complet de la voie (le dernier date de 1953) est reconnu nécessaire (il figurait au plan rail Midi-Pyrénées 2007-2013), il n'a pas été réalisé faute de financement. En raison de cette détérioration, les sociétés Réseau ferré de France (RFF) et SNCF ont décidé de suspendre la circulation des trains à compter du 18 novembre 2014 pour des raisons de sécurité sans fixer une date de reprise! Cette décision est un mauvais coup porté aux Comminges et une régression sociale, écologique et économique. Elle est vécue comme un abandon supplémentaire des territoires ruraux et de montagne et suscite une opposition quasi-unanime de la population. Elle aura des conséquences dramatiques pour l'économie locale en supprimant des emplois directs (emplois de cheminots) et indirects (activités liées aux cures médicales, aux sports d'hiver et de montagne, notamment) dans un territoire qui subit déjà les effets dévastateurs de la crise. Au contraire, une décision de rétablir la circulation des trains et d'engager sans tarder la modernisation indispensable de la voie constituerait un signe fort d'espoir pour les commingeois qui ont à coeur de redonner vie et dynamisme à leur pays. est donc indispensable que RFF engage en urgence les travaux de mise en sécurité indispensables pour que la circulation des trains puisse reprendre. Et que, dans le même temps RFF engage dans les meilleurs délais les travaux de renouvellement complet de la ligne dont le montant était estimé à 35 millions d'euros selon une étude de RFF de 2011. Lors d'une réunion publique avec les habitants le 8 novembre, Mme la secrétaire d'État chargée du commerce, de l'artisanat, de la consommation et de l'économie sociale et solidaire s'est déclarée favorable au renouvellement de la ligne: elle a rappelé que « dans les contrats de plan que l'État est en train de négocier avec la région, il est important de réactualiser le coût de la rénovation de la ligne, par rapport à 2011, de connaître le phasage et d'avoir une vision globale de la ligne tant au niveau de la fréquentation que du développement économique du territoire ». Il paraît donc indispensable que l'État confirme cet engagement ministériel en indiquant rapidement quelle sera sa contribution au financement des investissements d'urgence et des investissements de renouvellement complet de la voie. De son côté, la région Midi-Pyrénées, malgré les réductions des dotations de l'état aux collectivités locales, s'est déclarée prête à contribuer au financement des investissements, cette contribution pouvant être rapidement inscrite au futur contrat de plan État-région. Elle l'interroge donc sur les mesures que le Gouvernement compte exiger de RFF afin de rétablir sans tarder le trafic ferroviaire sur cette ligne et sur l'engagement de l'état à inscrire l'opération et son financement au contrat de plan nécessaires à la mise en œuvre dans les meilleurs délais des travaux de renouvellement complet de la ligne.

Texte de la réponse

Pour des raisons de sécurité, la ligne ferroviaire Montréjeau-Luchon est fermée depuis le 18 novembre 2014. Ceci s'explique par le fait que l'infrastructure de la ligne est fortement dégradée, résultat d'une longue phase de diminution progressive des performances. Si des limitations de vitesse sur toute la ligne, allant jusqu'à 10 km/h sur certains ouvrages, permettaient jusque là d'autoriser la circulation des trains, la maintenance courante ne suffit plus à assurer un niveau de qualité de la voie à même de garantir pleinement la sécurité des circulations. Cette ligne a fait partie du périmètre d'application du protocole du plan rail Midi-Pyrénées 2007-2013. Des études techniques et socio-économiques y avaient été inscrites. Ainsi, en 2011, Réseau ferré de France (RFF) a conduit une étude d'opportunité de l'amélioration de la desserte de l'axe Montréjeau-Luchon. Cette étude a diagnostiqué la nécessité de travaux d'ampleur, d'un montant de l'ordre de 50 M€, pour garantir la pérennité de la ligne. Au-delà du coût élevé de la modernisation de l'infrastructure ferroviaire, cette étude avait également évalué des coûts d'exploitation et un impact écologique lié aux travaux de régénération (bilan carbone) du mode ferroviaire plus importants que ceux du mode routier. Dans la continuité de ces études et depuis la suspension des circulations sur la ligne Montréjeau-Luchon, SNCF Réseau et l'ensemble des décideurs locaux ont souhaité mener une étude (co-financée par l'État, la région Midi-Pyrénées et SNCF Réseau) afin d'analyser les besoins de transport et de mobilité dans les hautes vallées du Comminges et esquisser les réponses à y apporter à moyen et long terme. Le cahier des charges de l'étude a été validé par l'ensemble des partenaires (co-financeurs, maire de Luchon, représentant des usagers). Les conclusions de cette étude, sous maîtrise d'ouvrage de l'État avec l'appui de SNCF Réseau, sont attendues à la fin de l'été. Concernant la question plus globale de la politique nationale de maintenance du réseau, priorité a été donnée au réseau structurant. En effet, l'audit revisité du réseau ferré national d'octobre 2012, effectué par l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), a constaté les importants efforts déjà réalisés tout en recommandant de les poursuivre, de les amplifier et de les concentrer sur les sections structurantes du réseau national. Il convient de souligner que la nécessité d'affecter en priorité les ressources disponibles sur les parties structurantes du réseau, qui ont souffert de décennies de sous-investissements, ne permet pas au gestionnaire d'infrastructure d'investir seul dans la pérennisation du réseau secondaire, ni à l'État d'y consacrer en priorité ses moyens.

Données clés

Auteur : [Mme Marie-George Buffet](#)

Circonscription : Seine-Saint-Denis (4^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 71034

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [9 décembre 2014](#), page 10197

Réponse publiée au JO le : [22 septembre 2015](#), page 7295