



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport de voyageurs

Question écrite n° 90846

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 et de la SNCF concernant l'avenir de la ligne ferroviaire Montrejeau-Luchon et la liaison par train de Paris à Luchon. L'avenir de cette ligne, « suspendue » depuis le 18 novembre 2014, a fait l'objet de sa question écrite du 9 décembre 2014. Dans votre réponse en date du 22 septembre 2015, vous rappeliez qu'une décision sera prise après avoir pris connaissance de l'étude en cours sur l'avenir de la ligne. Depuis le 13 octobre, les conclusions de cette étude (sur « les besoins de transport dans les hautes vallées du Comminges ») pilotée par l'État et réalisée par la société EGIS sont connues. Trois scénarios sont proposés : premièrement le renouvellement complet de la ligne électrifiée ; deuxièmement le renouvellement de la voie et abandon de la traction électrique remplacée par la traction diesel : pollution et fin du train Paris-Luchon ; troisièmement la fermeture de la voie : plus de bus et de camions sur les routes. Ces trois scénarios figuraient déjà dans l'étude financée en 2011 et pour moins cher (39 millions pour l'option électrique) ! Que de temps et d'argent perdu ! L'immense majorité des élus, usagers et cheminots veulent la rénovation de la ligne électrifiée (scénario n° 1 : plus de 2 300 habitants se sont adressés au Président de la République et lui demandent d'intervenir auprès de la SNCF et du Gouvernement pour que la modernisation de la ligne soit engagée sans tarder. Des communes de plus en plus nombreuses délibèrent pour le scénario n° 1 (renouvellement complet de la ligne électrifiée, développement des dessertes par TER, développement de la liaison Paris- Gourdan-Loures-Siradan-Marignac-Luchon, rétablissement et le développement du fret) et demandent que la SNCF réalise immédiatement les nécessaires travaux de mise en sécurité pour rétablir aussitôt la circulation des trains. Il s'agit aujourd'hui, pour l'État et la SNCF, de passer aux actes : choisir les scénarios n° 2 (diesel) ou n° 3 (fermeture de la voie) serait un mauvais coup porté au Comminges et à la Barousse, une régression sociale, écologique et économique. Un tel choix sera vécu comme un abandon supplémentaire des territoires ruraux et de montagne. La décision de suspension a d'ores et déjà des conséquences très négatives 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. Il est urgent de faire le choix de l'aménagement et du développement des territoires ruraux et de montagne. Elle demande donc que l'État et la SNCF se prononcent sans tarder pour le scénario n° 1 (renouvellement complet de la ligne électrifiée), précise sa contribution au financement des investissements d'urgence et des investissements de renouvellement complet de la voie. Elle demande que l'État prenne dès maintenant l'initiative d'une concertation avec la SNCF et la région pour retenir le scénario n° 1, pour réunir avec eux le financement nécessaire et engager les travaux sans tarder, et pour réaliser les travaux de mise en sécurité nécessaire au rétablissement rapide de la circulation des trains. Elle l'interroge donc sur les mesures que le Gouvernement compte exiger de la SNCF, entreprise publique pour que soit rétabli sans tarder le trafic ferroviaire sur cette ligne et que soient engagés les travaux de renouvellement complet de la voie permettant de ne pas supprimer les liaisons ferroviaire Paris-Luchon et Toulouse-Hendaye mais au contraire d'en assurer le maintien et le développement.

Texte de la réponse

La rénovation du réseau ferroviaire constitue aujourd'hui la priorité de l'État et de SNCF Réseau en matière de politique d'investissement ferroviaire. Les contraintes économiques et techniques ainsi que les besoins des usagers nécessitent de concentrer ces investissements prioritairement sur le réseau structurant le plus circulé. L'État reste toutefois attentif aux conséquences de cette nécessaire priorisation sur les territoires ruraux. Dans ce cadre, l'État a souhaité cofinancer en 2015, aux côtés de la région Midi-Pyrénées et de SNCF Réseau, une étude sur les besoins de transport et de mobilité dans les hautes vallées du Comminges. Les conclusions de l'étude ont été présentées le 30 septembre dernier aux membres du comité de pilotage, regroupant les services de l'État, les collectivités locales et SNCF. Au regard des résultats présentés, les membres du comité de pilotage ont partagé la nécessité d'approfondir ces études afin de prendre en compte les enjeux socio-économiques des différents scénarios. En tout état de cause, il convient de rappeler 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. Ainsi, il appartient aux collectivités territoriales et notamment aux régions, autorités organisatrices des transports ferroviaires régionaux, mais aussi, le cas échéant, aux départements concernés, d'identifier les réponses les plus pertinentes, notamment au plan économique, à apporter en termes de mobilité durable en fonction des caractéristiques des territoires. Le nouvel exécutif de la région Languedoc Midi-Pyrénées souhaite organiser des assises du ferroviaire au printemps prochain. Cette initiative permettra d'éclairer les acteurs locaux sur les priorités en matière de déplacements à l'échelle régionale.

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 : 90846

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [3 novembre 2015](#), page 8069

Réponse publiée au JO le : [30 août 2016](#), page 7809