ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

ligne Paris Orléans Limoges Toulouse

Question orale n° 843

Texte de la question

M. Nicolas Sansu 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 la modernisation de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

Texte de la réponse

MODERNISATION DE LA LIGNE FERROVIAIRE PARIS-ORLÉANS-LIMOGES-TOULOUSE
M. le président. La parole est à M. Nicolas Sansu, pour exposer sa question, n° 843, relative à la modernisation de la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

M. Nicolas Sansu. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, le 9 juillet 2013, le Premier ministre reprenait les préconisations du rapport de la commission Mobilité 21, accordant la priorité à la modernisation du réseau ferroviaire existant, en premier lieu aux trains d'équilibre du territoire. Quatre grandes lignes ont été considérées comme prioritaires, dont la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, dite POLT, pour laquelle l'État est autorité organisatrice.

Pour traduire en actes cette volonté, le 28 janvier 2014, le secrétaire d'État de l'époque, recevant les parlementaires de la ligne, acceptait notre proposition d'un schéma directeur national prenant en compte les travaux, la mise en place de nouveaux matériels roulants et une meilleure desserte, dans le cadre d'un partenariat formalisé entre tous les acteurs. Il parlait d'une « décision de bon sens ».

Et pour cause : cette troisième radiale nationale, la plus longue ligne ferroviaire de France, traverse dix départements et en dessert trente-deux. Elle concerne 5 millions d'habitants, comporte six carrefours ferroviaires et coupe cinq lignes transversales majeures. La ligne POLT irrigue le territoire, tant pour les voyageurs que pour le fret.

Je souhaite par conséquent vous interroger sur trois points.

Il y a un an, votre prédécesseur affirmait que RFF consacrerait 1 milliard d'euros en dix ans pour rénover et moderniser la ligne, à quoi pourraient éventuellement s'ajouter les travaux prévus dans le cadre des contrats de projets État-région des quatre régions concernées, mais cette somme n'est en réalité qu'une remise à niveau. D'ailleurs, les 460 millions d'euros investis sur la ligne entre 2004 et 2016 n'ont malheureusement pas stoppé le vieillissement du réseau ; ils l'ont seulement ralenti. Allez-vous accentuer cet effort pour moderniser et sécuriser le parcours et accélérer les liaisons comme cela est demandé ?

S'agissant du matériel roulant, les voitures corail font désormais leur âge et une énième rénovation ne suffira pas. Le 18 mars 2014, l'ancien secrétaire d'État chargé des transports affirmait que, dès septembre 2014,

l'appel d'offres sur de nouveaux matériels entrerait dans une phase active. Les choses n'ont que trop duré, car l'appel d'offres n'a même pas encore été lancé. Il faut impérativement que ce dossier avance.

Quant à la gouvernance de la ligne POLT, l'ancien secrétaire d'État affirmait il y a un an qu'un schéma directeur de la ligne supervisé par un comité de pilotage était une bonne démarche et qu'il verrait le jour en septembre 2014. Cela permettrait de discuter également des dessertes, avec la volonté de lier le réseau classique modernisé au réseau à grande vitesse, en conservant le caractère national et non tronçonné de la ligne POLT de bout en bout. La question des dessertes est aussi celle de la fiabilité et il en va du respect des usagers. Cela passe notamment par l'embauche de cheminots en nombre suffisant, tant il est inacceptable que certains trains restent à quai faute de mécaniciens ou de contrôleurs. Quand aura lieu la première réunion de ce comité de pilotage pour le schéma directeur ?

Non seulement ce dossier piétine, mais des inquiétudes nouvelles se font jour. Le statut national de cette ligne est de nouveau remis en cause par la déclaration d'utilité publique du barreau Limoges-Poitiers. En outre, des lignes d'autocar privées pourraient être ouvertes sur ce parcours.

Les millions d'habitants et les territoires desservis par cette ligne, véritable colonne vertébrale du réseau ferré fret et voyageurs ne peuvent plus se nourrir de mots. Nous avons besoin d'actes et des preuves. C'est urgent pour nos habitants et nos régions.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Alain Vidalies, *secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.* Monsieur le député, l'axe Paris-Limoges-Toulouse constitue une ligne structurante du périmètre des trains d'équilibre du territoire, dont l'État est devenu l'autorité organisatrice à la suite de la signature, le 13 décembre 2010, de la convention d'exploitation avec la SNCF. Cette évolution a concrétisé l'engagement de l'État en faveur de ces dessertes, dont la qualité et le modèle économique se dégradaient, au risque d'une remise en cause de ce service essentiel pour les populations concernées.

Je suis par conséquent particulièrement mobilisé en faveur de l'amélioration de la qualité et de l'attractivité du service ferroviaire proposé sur cette ligne. C'est pourquoi j'ai décidé de confier une mission d'analyse et de propositions sur l'avenir des trains d'équilibre du territoire à une commission composée de parlementaires, d'élus régionaux et de personnes compétentes. J'ai demandé à Philippe Duron, député du Calvados, d'en assurer la présidence.

Les travaux de cette commission permettront tout d'abord de clarifier l'articulation des TET avec les autres services de transport ferroviaire – les TER des nouvelles régions ou les TGV –, mais également avec des modes de transports alternatifs ou de nouvelles formes de mobilité. Ils devraient par ailleurs préciser les modalités de renouvellement du matériel roulant afin d'offrir aux voyageurs un meilleur confort ainsi qu'un service moderne et performant.

Ses travaux s'appuieront sur une large consultation des parties intéressées. Le calendrier de la mission doit permettre d'en tirer toutes les conclusions utiles pour la négociation d'une nouvelle convention TET à partir de 2016. Ses conclusions seront présentées aux commissions compétentes du Parlement, avant que le Gouvernement ne prenne des décisions.

Parallèlement, la priorité que j'ai donnée au nouveau groupe public ferroviaire sur la maintenance des infrastructures se traduit par un véritable effort de mise à niveau du réseau afin de garantir la fiabilité du service rendu aux voyageurs.

Un tel effort porte en particulier sur les axes stratégiques pour la desserte des territoires, tels que la ligne Paris-Limoges-Toulouse, afin de moderniser l'ensemble des composantes de l'infrastructure ferroviaire. À ce titre, 500 millions d'euros seront consacrés d'ici à 2020 à la modernisation de votre ligne, ce qui double le rythme de

l'investissement par rapport à la période précédente.

À l'issue de ce considérable effort, l'axe sera profondément rajeuni et modernisé, pour davantage de confort, de capacité et de régularité au service des voyageurs.

Enfin, des actions portant sur la qualité du service sont d'ores et déjà en cours, afin d'améliorer le confort des voyageurs et leur permettre de mieux valoriser le temps de trajet. Le programme de rénovation des voitures Corail de la ligne, financé par l'État à hauteur de 90 millions d'euros, s'achève en 2015. Les voyageurs bénéficieront pour l'ensemble des circulations de la ligne d'un matériel rénové et plus confortable.

L'amélioration de la couverture téléphonique tout au long du trajet mérite également d'être mise en œuvre, en lien étroit entre la SNCF et les opérateurs de téléphonie mobile, et en priorité sur la ligne Paris-Limoges-Toulouse. Des démarches ont été engagées par la SNCF en ce sens. Les conditions d'accueil des voyageurs en gare seront également revues, avec la mise en accessibilité de la gare de Limoges, après celle de Brive en 2014, et la rénovation de la gare d'Austerlitz à l'horizon 2020.

L'ensemble de ces éléments, à la fois en termes d'infrastructure et de services, permettront d'alimenter, le moment venu, un schéma directeur de la ligne POLT, en concertation étroite avec l'ensemble des parties prenantes, autorités organisatrices de transports et élus des territoires.

M. le président. La parole est à M. Nicolas Sansu.

M. Nicolas Sansu. Je remercie M. le secrétaire d'État mais je lui dirai, très amicalement, que je ne suis pas pleinement satisfait de sa réponse car je constate que le projet d'un schéma directeur est à nouveau repoussé. Bien sûr, nous aurons, avec les parlementaires concernés, l'occasion de vous revoir, monsieur le secrétaire d'État, pour clarifier les travaux et mettre en place ce schéma directeur.

Données clés

Auteur : M. Nicolas Sansu
Circonscription : Cher (2e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine
Type de question : Question orale
Numéro de la question : 843
Rubrique : Transports ferroviaires
Ministère interrogé : Transports, mer et pêche
Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 27 janvier 2015, page 456
Réponse publiée au JO le : 4 février 2015, page 808
La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 27 janvier 2015