



# ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

## Engagement de l'Etat concernant la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse

Question orale n° 114

### Texte de la question

M. Nicolas Sansu attire l'attention de M. le ministre auprès du ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation, chargé des transports, sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Cette dernière est en réfection, l'arrivée des matériels a été repoussée encore une fois et des dessertes sont menacées. Il lui s'il s'engage pour qu'il n'y ait pas de perte de service pour les millions d'usagers desservis et que l'objectif du doublement du nombre de voyageurs d'ici 10 ans puisse être atteint.

### Texte de la réponse

#### LIGNE FERROVIAIRE PARIS-ORLÉANS-LIMOGES-TOULOUSE

**M. le président** . La parole est à M. Nicolas Sansu, pour exposer sa question, no 114, relative à la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

**M. Nicolas Sansu** . Avec 713 kilomètres, dix-sept villes desservies dans quatre régions et 5 millions d'habitants concernés, la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Vierzon-Limoges-Toulouse (Polt) est une véritable ligne de vie du centre de la France. Elle assure un rôle irremplaçable d'aménagement du territoire, notamment pour les départements ruraux que sont le Cher, l'Indre, la Creuse, la Haute-Vienne, la Corrèze, la Dordogne et le Lot.

Depuis des années, des mobilisations, propositions et actions ont rassemblé tout le long de cette ligne les élus locaux et nationaux mais aussi les usagers, les organisations syndicales de la SNCF et les associations. Ces mobilisations, qui se poursuivent essentiellement sous l'égide de l'association Urgence Ligne Polt, ont permis des avancées notables qu'il convient de surveiller ; je pense en particulier aux investissements réalisés par la SNCF, l'État et les régions sur la ligne ainsi qu'à la commande de nouvelles rames Oxygène, dont le déploiement a malheureusement pris beaucoup de retard.

Il n'est cependant pas possible d'attendre 2027 en acceptant de multiples avaries et restrictions de service. Les carences en maintenance de locomotives causent de nombreuses annulations sur tout ou partie de la ligne et laissent en carafe des milliers de voyageurs. Deux allers-retours seront supprimés durant les deux semaines à venir et trois trains ne marquent plus l'arrêt à Vierzon depuis le 1er janvier. En outre, les travaux prévus en 2025 vont entraîner de fortes perturbations, puisque toutes les circulations seront supprimées en pleine journée pendant plus de six mois.

Le doublement du trafic ferroviaire, objectif affiché tant pour les voyageurs que pour les marchandises et rendu nécessaire par l'urgence climatique, exige pourtant que le fer soit une priorité et que son opérateur public soit préservé.

Des solutions existent et je souhaite vous poser quatre questions précises que j'ai eu l'occasion de porter à la connaissance de la SNCF au sein du comité de pilotage de la ligne Polt, sous l'égide du préfet de région de

Nouvelle-Aquitaine. Premièrement, allez-vous répondre à l'urgence en demandant des embauches rapides et importantes dans le domaine de la maintenance, et allez-vous procéder à la location de nouveaux matériels en attendant la livraison des rames Oxygène ? Les mesures déjà prises en la matière par votre gouvernement s'avèrent bien insuffisantes ; elles entraînent des annulations et des retards inadmissibles.

Deuxièmement, comment accepter que les travaux sous circulation, qui ont toujours existé, ne soient plus jamais envisagés par les donneurs d'ordre que sont l'État et la SNCF ? Couper les circulations pour faire des travaux est un mauvais signal qui ne contribue pas à promouvoir le train.

Troisièmement, alors que l'État, autorité organisatrice de cette ligne comme celle de Paris-Clermont, est empêtré dans des travaux compliqués et restreint le service, ne pensez-vous pas qu'appeler à la privatisation de certaines circulations par l'ouverture à la concurrence sonne comme une provocation ? Nous avons besoin du train et c'est un service public, notamment en ce qui concerne les dessertes moins prisées, en pleine journée.

Enfin, quatrièmement, pouvez-vous envisager, lorsque les travaux seront achevés et les rames livrées, d'appuyer la mise en œuvre de quatorze allers-retours quotidiens sur cette ligne, ainsi que l'arrêt des trains de nuit notamment à Vierzon ? Ce sont des revendications exprimées par les usagers, les associations et les élus.

Notre vigilance à propos de cette ligne n'a d'égale que notre ténacité, car nous croyons dans le transport ferroviaire ; nous croyons dans la force du service public, et nous croyons dans le respect des cheminots et de leur statut. À une situation exceptionnelle doivent répondre des mesures exceptionnelles à même d'assurer le devenir de cette ligne de vie, au nom d'un principe d'égalité territoriale que le gouvernement ferait bien de ne pas oublier.

**M. le président** . La parole est à Mme la ministre déléguée chargée de la ruralité.

**Mme Françoise Gatel**, *ministre déléguée chargée de la ruralité* . Oui, la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse est une ligne de vie ; oui, nous avons besoin du train ; et oui, le gouvernement est mobilisé pour traiter cette situation particulière. Votre question met en lumière des préoccupations légitimes. L'engagement de l'État sur cette ligne, vous le savez, est loin d'être négligeable et se traduit par des investissements sans précédent : 1,9 milliard d'euros ont été investis au cours de la période 2018-2027, auxquels s'ajoutent 400 millions consacrés à l'acquisition de nouveaux matériels roulants.

Je comprends vraiment l'impatience des usagers et des élus puisque le constructeur, qui n'est pas l'État, accuse effectivement un retard d'environ dix-huit mois dans la livraison de ces nouvelles rames, dont la mise en service progressive est désormais prévue à partir du printemps 2027. Face à cette situation qui a contrarié tout le monde, l'État et SNCF Voyageurs exercent une vigilance accrue et constante pour garantir le respect du nouveau calendrier.

Dans l'intervalle, un plan d'action spécifique a permis d'améliorer significativement la ponctualité des trains : leur taux de régularité atteignait 83 % fin septembre 2024, soit une progression de près de 8 points par rapport à 2023 – il importe aussi de souligner les progrès et ce qui marche, monsieur le député !

Concernant les travaux prévus entre fin août 2025 et fin janvier 2026 sur la section Boisseaux-Les Aubrais, nous avons veillé à maintenir des relations directes avec Paris pour l'ensemble des agglomérations desservies. La mise en œuvre complète du schéma directeur fin 2027 permettra une amélioration des temps de parcours ; à titre d'exemple, le trajet Paris-Limoges ne prendra plus que deux heures et cinquante-deux minutes.

Soyez assuré que le gouvernement – particulièrement mon collègue Philippe Tabarot – reste pleinement mobilisé pour garantir l'avenir de cette ligne, essentielle pour nos territoires.

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

**M. Nicolas Sansu** . Deux heures cinquante-deux minutes pour relier Paris à Limoges, alors que cela prenait deux heures quarante il y a quarante ans !

**M. Thierry Tesson** . Exactement !

### Données clés

**Auteur** : [M. Nicolas Sansu](#)

**Circonscription** : Cher (2<sup>e</sup> circonscription) - Gauche Démocrate et Républicaine

**Type de question** : Question orale

**Numéro de la question** : 114

**Rubrique** : Transports ferroviaires

**Ministère interrogé** : Transports

**Ministère attributaire** : Aménagement du territoire et décentralisation

### Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le** : [28 janvier 2025](#)

**Réponse publiée le** : 5 février 2025, page 817

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [28 janvier 2025](#)