



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

ligne Paris Orléans Limoges Toulouse

Question orale n° 249

Texte de la question

M. Michel Roumegoux appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur les conséquences que pourrait avoir l'abandon du projet de la liaison ferroviaire pendulaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse sur la qualité de desserte de la ville de Cahors et du département du Lot. Il lui précise que ce projet, dont le protocole signé en 2001 prévoyait une mise en service pour 2004, est d'ores et déjà inscrit au budget des trois régions concernées. Il attire son attention sur l'amélioration sensible des temps de trajet entre Paris et Cahors à laquelle ont notamment conclu les différentes études engagées sur ce projet. Il lui fait observer que la remise en cause de ce projet de liaison rapide entre Cahors et Paris est contestable en ce qu'elle pourrait compromettre durablement l'amélioration de la qualité de desserte de la ville de Cahors et du département du Lot. Il lui demande de bien vouloir lui confirmer les intentions du gouvernement en matière d'amélioration de la qualité des dessertes sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, et tout particulièrement en ce qui concerne la réduction des temps de trajet entre Paris et Cahors.

Texte de la réponse

AVENIR DU PROJET DE TRAIN PENDULAIRE PARIS-ORLÉANS-LIMOGES-TOULOUSE

M. le président. La parole est à M. Michel Roumegoux, pour exposer sa question n° 249, relative à l'avenir du projet de train pendulaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

M. Michel Roumegoux. Ma question porte sur les infrastructures de transport, et plus particulièrement sur les conséquences que pourrait entraîner la remise en cause du projet de liaison ferroviaire TGV pendulaire sur la ligne Paris-Orléans-Limoges- Toulouse, appelée POLT.

Constatant la multiplicité des projets annoncés par le précédent gouvernement, M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer a demandé un audit sur les grands projets d'infrastructures de transport. Ce rapport fait le triste constat de la situation laissée par nos prédécesseurs et vient confirmer que bon nombre de promesses n'avaient été garanties par aucun financement.

M. Pierre Goldberg. Ah ! Un peu de politique !

M. Michel Roumegoux. Ce document de travail nous apprend aussi que de nombreux calendriers de réalisation annoncés il y a quelques années sont aujourd'hui remis en cause. Un de ces projets, celui concernant la liaison ferroviaire pendulaire POLT, dont le protocole a été signé en 2001, avec inscription au budget des trois régions concernées, prévoyait une mise en service en 2004. Cette liaison devait entraîner une amélioration de la qualité de la desserte sur l'axe central Paris-Toulouse en réduisant les temps de trajet. Très attendue par nos populations, elle avait vocation à désenclaver les départements du Lot, de l'Aveyron, de la Corrèze et de la Dordogne.

M. Pierre Goldberg. Sans oublier la Haute-Vienne et la Creuse !

M. Michel Roumegoux. En les rapprochant de la capitale, elle devait favoriser leur développement économique et touristique.

Je rappelle que, dès 1970, le Capitole, qui était, à l'époque, le train le plus rapide de France, reliait la ville de Cahors à Paris en quatre heures cinquante. On était en droit d'espérer une amélioration de ces performances, comme partout en France. Malheureusement, le service n'a cessé de se dégrader ces dernières années malgré les nombreuses promesses qui ont été faites : à un moment, il était même officiellement prévu que le trajet Paris-Orléans-Limoges-Toulouse puisse se faire en trois heures.

L'installation d'un TGV en site propre étant coûteuse et difficile, nous avons, nous élus, accepté un projet plus modeste. Validé en décembre 2000, ce projet en était à l'étape de l'avant-projet sommaire.

Alors que les régions françaises bénéficient quasiment toutes aujourd'hui de liaisons ferroviaires, aéroportuaires ou routières qui les mettent à moins de trois heures de la capitale, la remise en cause de cet axe central d'intérêt national et de ses dessertes territoriales, telles celles de Brive et de Rodez, pourrait compromettre durablement et significativement les chances de relier Paris aux départements précités en près de quatre heures, ce qui est pourtant une ambition raisonnable, voire modeste. Les chances de développement de ces départements seraient ainsi réduites, et l'égalité des citoyens, ambition naturelle de la décentralisation, mise à mal, voire rompue.

J'aimerais donc entendre confirmer les intentions du Gouvernement en ce qui concerne l'amélioration de la qualité des dessertes ferroviaires en général, et tout particulièrement le devenir de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, dont la modernisation, à mon sens, ne peut plus être longtemps différée.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Monsieur le député, la liaison Paris - Orléans - Vierzon - Châteauroux - Cahors - Toulouse a en effet été une liaison phare. Je me souviens avoir vu à la télévision, lorsque j'étais enfant, les reportages télévisés consacrés au Capitole qui était le premier train en France à circuler en vitesse commerciale à 200 km/h. Cette ligne a été longtemps en avance, avant de devenir la belle endormie du réseau ferroviaire, en quelque sorte.

L'idée a été émise, dans les années précédentes, de mettre en service un TGV pendulaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse - le POLT, en réutilisant des rames du TGV Sud-Est. Alstom a d'ailleurs travaillé avec Fiat sur des systèmes de pendulation. La vitesse pourrait ainsi être plus élevée dans la partie entre Limoges et Brive, et vers Cahors, la pendulation permettant d'accélérer dans les courbes. Mais, pour faire penduler un train, il ne suffit pas d'avoir des rames pendulaires, encore faut-il avoir des équipements ferroviaires adaptés.

L'accélération de la vitesse implique en effet d'annoncer plus tôt les trains aux passages à niveau, donc de moderniser la signalisation, de modifier les voies ferrées, bref de procéder à toute une série d'opérations techniques assez lourdes qui ont un coût.

Des études d'avant-projet sont actuellement en cours. Malheureusement, lors du dernier comité de pilotage, au mois d'octobre dernier, des surcoûts importants ont dû être présentés, et nous en avons d'ailleurs parlé ensemble, monsieur Roumegoux. Ces surcoûts, qui résultent des sommes annoncées par Alstom pour faire penduler les anciennes rames du TGV Paris-Sud-Est et des travaux d'infrastructures nécessaires, pourraient conduire à un problème de financement de l'opération, et donc à modifier son calendrier.

Ensuite, ce projet a fait l'objet d'un audit, non pas pour des raisons politiques - je veux rassurer MM. les députés communistes et républicains -, mais pour chiffrer tous les engagements du gouvernement précédent et connaître l'état d'avancement des procédures. C'est un travail d'analyse comptable. Or cet audit, réalisé par des ingénieurs des ponts et chaussées et par l'inspection générale des finances a conclu à la très faible rentabilité

socio-économique du projet. Cela dit, c'est aux politiques de décider en fonction des impératifs d'aménagement du territoire.

Cet audit sera complété par le rapport sur le fret ferroviaire des sénateurs Haenel et Gerbaud rendu public le 11 mars dernier, le rapport du sénateur de Richemont sur le cabotage maritime, qui doit être prochainement remis, et un très important travail de la DATAR sur l'ensemble de ces liaisons. Notre idée est que ces rapports alimentent le débat au Parlement, à l'Assemblée nationale le 13 mai et au Sénat le 21 mai. La représentation parlementaire pourra alors exprimer ses prises de position sur les choix d'infrastructures et leur mode de financement. C'est donc à ce moment-là, monsieur le député, que pourront être prises les décisions auxquelles vous avez fait allusion. Pour l'instant, il ne faut pas désespérer de l'audit - c'est un document d'étude -, mais il faut parler vrai : il contient des choses assez désagréables pour les promoteurs du POLT. Cela dit, cette desserte rapide à l'intérieur du Massif central présente un intérêt en termes d'aménagement du territoire. Il ne faut donc pas clore le débat sur ce sujet important.

M. le président. La parole est à M. Michel Roumegoux.

M. Michel Roumegoux. Je ne suis pas spécialement attaché à la technique, monsieur le secrétaire d'Etat : peu importe que la liaison soit pendulaire ou autre ! C'est une question d'aménagement du territoire qui est posée.

M. Michel Dasseux et M. Daniel Boisserie. Tout à fait !

M. Michel Roumegoux. On veut toujours faire grossir les métropoles, qui commencent à être engorgées et sont généralement très bien desservies par le rail, la route et l'avion, alors que certains secteurs ne le sont pratiquement pas. Il serait préférable de favoriser l'émergence de pôles plus petits permettant un véritable aménagement du territoire. C'est cela l'enjeu. De toute façon, il y aura toujours suffisamment de moyens de transport pour aller à Marseille, Toulouse, dans les grandes métropoles. Mais il faudrait privilégier certains pôles secondaires pour éviter le développement concentrique des grandes métropoles et permettre ainsi au tissu interstitiel de survivre, voire de se développer.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Sur l'analyse, vous avez complètement raison, monsieur le député : il ne faut pas faire de fétichisme sur la technique de transport. On voit bien que Toulouse est intéressée par une desserte TGV *via* Bordeaux, d'où la mobilisation de Philippe Douste-Blazy et des élus de Midi-Pyrénées. Jusqu'à Orléans cela se passe bien, mais les choses se compliquent à partir de Limoges, et plus on va vers chez vous, plus c'est difficile. D'où l'intérêt d'une desserte cohérente et intelligente de votre région à côté de l'autoroute A 20. Je partage complètement votre préoccupation.

Données clés

Auteur : [M. Michel Roumegoux](#)

Circonscription : Lot (1^{re} circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 249

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 24 mars 2003, page 2097

Réponse publiée le : 26 mars 2003, page 2336

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 24 mars 2003