



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

lignes

Question écrite n° 79644

Texte de la question

M. Didier Quentin appelle l'attention de 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 le risque de fermeture de la ligne SNCF entre La Roche-sur-Yon et La Rochelle. En effet, il serait prévu à compter de décembre 2015 de supprimer les branches Quimper et Toulouse de deux des trois allers-retours quotidiens et de supprimer l'aller et retour supplémentaire des vendredis et dimanches Nantes-Bordeaux. Les usagers demandent le maintien du service au niveau actuel. De même, en raison de l'état de la voie entre La Roche-sur-Yon et La Rochelle, la vitesse sur le réseau sera limitée à 60 km/h contre 110 à 130 Km/h actuellement, ce qui augmentera le temps de parcours de l'ordre de 45 à 50 minutes, avec un impact réel sur la compétitivité de la ligne. Les projets de contrat de plan État-région (CPER) 2015-2020 des régions Pays de la Loire et Poitou-Charentes ont prévu respectivement un financement de l'ordre de 80 millions d'euros et 40 millions d'euros pour cette section. Or ce financement risque de se révéler insuffisant. Alors que Nantes et Bordeaux sont deux grandes métropoles en pleine expansion de l'arc atlantique, reliant le Sud-Ouest et Midi-Pyrénées, il apparaît important d'engager un projet favorisant les mobilités avec des lignes ferroviaires modernisées. C'est pourquoi il lui demande s'il entend inscrire cette ligne dans le cadre du grand plan de modernisation du réseau, ce qui permettrait d'allouer un financement complémentaire à celui prévu par les CPER.

Texte de la réponse

Comme le Gouvernement l'a rappelé lors de la présentation de la feuille de route pour un nouvel avenir des trains d'équilibre du territoire (TET) le 7 juillet 2015, les TET jouent un rôle essentiel d'aménagement des territoires. Cependant, le service se dégrade et ne répond plus aux attentes des usagers, et en particulier sur la ligne Quimper-Nantes-Bordeaux-Toulouse où la mise en place de ralentissements à cause de l'état de la voie allonge sensiblement les temps de parcours. Dès lors, d'une manière globale, les trafics connaissent depuis plusieurs années de fortes baisses, et la trajectoire financière des TET devient de moins en moins soutenable avec un déficit d'exploitation qui pourrait atteindre 450 M€ en 2016. C'est dans ce contexte que le secrétaire d'État en charge des transports a demandé à une commission présidée par le député Philippe Duron, composée de parlementaires, d'élus régionaux, et d'experts, de rechercher des solutions afin de moderniser et redynamiser les TET. Dans son rapport remis le 26 mai 2015 elle propose, entre autres, de mieux adapter l'offre à la demande et d'engager un programme de remplacement des matériels roulants afin de répondre aux besoins et exigences de qualité des voyageurs. Dans ce contexte, la ligne TET Quimper-Nantes-Bordeaux-Toulouse, qui relie aujourd'hui la Bretagne au sud-ouest de la France en desservant les villes de la façade Atlantique, a été jugée structurante pour le territoire. Le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche a présenté le 7 juillet dernier, la feuille de route du Gouvernement pour assurer un nouvel avenir au TET. Cette démarche entend respecter le droit à la mobilité, la solidarité nationale, l'aménagement du territoire et la maîtrise de l'équilibre économique. Le préfet François Philizot a été missionné pour mener une large concertation avec les régions pour examiner les modalités d'évolution des TET, à partir des évolutions préconisées par la commission. Par ailleurs, l'État se mobilise pour la modernisation de cet axe par l'engagement d'opérations de

rénovation de l'infrastructure, pour un montant de 120 M€ dans le cadre des projets de contrat de plan État-région (CPER 2015-2020) et par le financement de nouvelles rames bimodes pour les TET de la ligne. Les premières devraient être mises en service fin 2017. Toutefois, l'état fortement dégradé de la ligne, en particulier entre La Rochelle et La Roche-sur-Yon, va conduire dès 2016 et pour quelques années à la mise en place de ralentissements et à une augmentation de près d'une heure du temps de parcours entre Bordeaux et Nantes. Dans ces circonstances, il n'apparaît plus possible d'assurer dans des conditions commerciales et techniques acceptables les prolongements de la ligne vers Quimper ou Toulouse (départ avant 6h ou arrivée après minuit) ni de maintenir le quatrième aller-retour des vendredis et dimanches entre Nantes et Bordeaux. S'agissant du financement de la rénovation de l'infrastructure, il convient de rappeler que la 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 efforts importants déjà réalisés tout en recommandant de les poursuivre, de les amplifier et de les concentrer sur les sections structurantes du réseau national. C'est dans ce contexte que l'État a demandé à SNCF Réseau d'initier un grand plan de modernisation du réseau (GPMR), dont l'objectif vise à renforcer la qualité du service rendu aux usagers. Ce plan sera articulé autour des objectifs de sécurité, de pérennité, de capacité, de régularité et de contribution du réseau à la transition écologique. Cependant, la nécessité d'affecter en priorité les ressources disponibles sur les parties structurantes du réseau ne permet pas au gestionnaire d'infrastructure d'y investir seul, ni à l'État d'y concentrer en priorité ses moyens. Ainsi, il appartient aux collectivités territoriales et notamment aux régions, autorités organisatrices des transports ferroviaires régionaux, en partenariat avec l'État, mais aussi le cas échéant, aux départements concernés, d'identifier les réponses à apporter en termes de mobilité. C'est dans ce contexte que les négociations qui ont précédé la signature des contrats de plan dans les régions Pays de la Loire et Poitou-Charentes ont abouti à l'inscription de l'opération de modernisation des voies entre Bordeaux et Nantes aux deux CPER 2015-2020 pour un montant total de 120 M€. Bien qu'inscrit dans un cadrage financier contraint, ce montant traduit l'engagement politique de l'État et des conseils régionaux de conserver cette ligne. Il correspond à la réalisation des études et des travaux d'une première phase de l'opération de modernisation permettant d'aboutir à un niveau de rénovation des voies compatible avec une circulation des trains dans des conditions normales de vitesse et de sécurité. Le programme fonctionnel de cette première phase sera prochainement défini par les études qui sont actuellement menées par SNCF Réseau. La deuxième phase devra être financée dans le cadre de la prochaine génération de CPER.

Données clés

Auteur : [M. Didier Quentin](#)

Circonscription : Charente-Maritime (5^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 79644

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [12 mai 2015](#), page 3553

Réponse publiée au JO le : [5 janvier 2016](#), page 206