



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

TER

Question orale n° 1584

Texte de la question

M. Nicolas Sansu interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la modernisation de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

Texte de la réponse

LIGNE PARIS-ORLÉANS-LIMOGES-TOULOUSE

Mme la présidente. La parole est à M. Nicolas Sansu, pour exposer sa question, n° 1584, relative à la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

M. Nicolas Sansu. Madame la secrétaire d'État, je souhaite appeler à nouveau l'attention du Gouvernement sur l'avancement du dossier de la ligne ferroviaire POLT, Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

Le 12 janvier dernier, M. Vidalies, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, a présenté le bilan de la feuille de route pour un nouvel avenir des trains d'équilibre du territoire, les TET et a annoncé le futur périmètre des lignes TET ainsi que les engagements de l'État en matière de matériel et d'infrastructures.

Grâce à la mobilisation des associations d'usagers, au premier rang desquelles l'association « Urgence Ligne POLT », grâce aux cheminots, aux élus locaux et aux parlementaires, l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse a été préservé et ne fait pas partie des dix-huit lignes TET transférées aux régions. Sa pertinence nationale et son utilité pour le développement du pays sont rappelées dans la feuille de route gouvernementale. Ce travail, entamé en 2010, a permis des avancées notables – je pense à la mise en place du comité de concertation, dont nous attendons la deuxième réunion, ou encore au doublement de l'enveloppe dédiée aux travaux d'infrastructure pour les années 2015 à 2025, sans oublier le renouvellement des matériels.

Cependant ce doublement de l'enveloppe réservée aux travaux d'infrastructure suffira tout juste à stopper le vieillissement du réseau. Le rapport de la commission sur l'avenir des TET, présidée par notre collègue Philippe Duron, rendu en mai 2015, précise que « les efforts de régénération de l'infrastructure à poursuivre en priorité afin de fiabiliser les temps de parcours représentent un investissement d'environ 1,5 milliard d'euros selon les dernières estimations ». Il manque donc 500 millions d'euros.

Comptez-vous prévoir une augmentation substantielle des crédits alloués aux infrastructures afin de permettre une véritable modernisation de l'axe, préalable à la mise en place de rames interconnectables avec la future ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon et le réseau européen à grande vitesse ?

En ce qui concerne le matériel, la ligne POLT fait partie des trois lignes concernées par l'appel d'offre pour lequel les élus ont été consultés ces derniers mois. Ce renouvellement du matériel devra permettre des

améliorations sensibles en termes de confort et de vitesse, au bénéfice d'une réduction des temps de parcours. Ces matériels pourraient être des rames pendulaires Alstom, comme pour le Boston-New-York-Washington, qui doivent pouvoir atteindre la vitesse de deux cent cinquante kilomètres par heure. Cela conforterait par ailleurs l'emploi d'Alstom en France. Où en est-on sur ce sujet en termes de calendrier et de choix ?

Enfin, s'il a été décidé, à juste titre, de préserver la liaison entre Paris et Latour-de-Carol par train de nuit, l'un des deux seuls restant en service, il me paraîtrait judicieux de maintenir les arrêts en station, en particulier à Vierzon, à cinq heures quarante-trois dans le sens province-Paris et à vingt-trois heures vingt dans l'autre sens. Pour tous les habitants du Cher, du nord de l'Indre et du sud du Loir-et-Cher, ce sont des liaisons extrêmement pratiques, notamment pour les salariés qui sont de plus en plus nombreux à faire le trajet chaque jour. Le rétablissement de ces deux arrêts, qui n'aurait pas d'impact sur le temps de parcours et qui représenterait un coût insignifiant pour l'exploitant, serait un bon signe de l'attention portée à la radiale POLT, qui est la voie classique la plus longue de France et qui possède un bel avenir car elle s'avère indispensable à l'aménagement du territoire du grand centre de la France, à son attractivité et à son économie.

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de la biodiversité.

Mme Barbara Pompili, secrétaire d'État chargée de la biodiversité. Monsieur le député Nicolas Sansu, la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse fait partie des liaisons ferroviaires d'équilibre du territoire, dont l'État est autorité organisatrice depuis 2011 ; c'est aussi une des principales lignes structurantes du réseau.

Le Gouvernement a pris des engagements forts d'amélioration du confort et de la qualité du service sur cet axe essentiel pour la desserte ferroviaire du territoire national. La priorité donnée par Alain Vidalies à la maintenance des infrastructures se traduit ainsi par un véritable effort de mise à niveau de l'axe afin de garantir la fiabilité du service rendu. Comme vous l'avez rappelé, 500 millions d'euros seront ainsi consacrés à sa modernisation sur la période allant de 2015 à 2020, ce qui doublera le rythme d'investissement par rapport aux années 2005 à 2014.

À cet important effort de régénération, dont le rythme sera maintenu de 2020 à 2025, viendront s'ajouter un peu plus de 120 millions d'euros d'investissements inscrits dans les contrats de plan 2015-2020 conclus entre l'État et les régions traversées, qui permettront d'améliorer la fiabilité et la régularité des temps de parcours.

En outre, le matériel roulant sera renouvelé d'ici 2025. L'appel d'offres en vue d'acquérir un matériel au confort adapté au parcours de moyenne et longue distances a été lancé à la demande de l'État par SNCF Mobilités le 21 décembre dernier et l'avis de marché a été publié au *Journal officiel de l'Union européenne* le 24 décembre.

L'ensemble de ces investissements tant dans l'infrastructure qu'en faveur de l'amélioration du service offert permettront d'alimenter le schéma directeur dont l'élaboration est en cours et dont l'objectif est de proposer des mesures visant à moderniser l'axe et à améliorer le service, notamment en termes d'investissements, mais également, le cas échéant, de desserte et de qualité de service.

Les différentes parties prenantes, notamment les collectivités desservies par cette ligne, ont vocation à prendre part à l'élaboration de ce schéma directeur dans le cadre d'un comité de concertation de la ligne dite « POLT » sous l'égide du préfet de région. La prochaine réunion devrait avoir lieu au premier semestre de l'année 2017 et permettre notamment d'aborder les besoins d'évolution de l'offre sur la ligne, ainsi que de présenter les modalités et le calendrier de renouvellement du matériel roulant.

S'agissant enfin des arrêts à Vierzon du train de nuit reliant Paris à Latour-de-Carol, ils ne sont effectivement plus assurés depuis la réorganisation d'ensemble des trains de nuit, qui était devenue une nécessité incontournable du fait de la désaffection des voyageurs : la fréquentation avait baissé de 25 % depuis 2011 et chaque billet vendu coûtait cent euros de subventions publiques. Il faut ajouter qu'à partir de septembre prochain, du fait des importants travaux de nuit réalisés pour moderniser la ligne, les trains de nuit ne passeront plus par la ligne Limoges-Orléans et seront détournés vers la ligne reliant Tours à Saint-Pierre-des-Corps. Il ne

peut pas être envisagé de rétablir ces arrêts pour quelques mois seulement.

Je tiens néanmoins à rappeler qu'environ dix allers et retours directs sont assurés chaque jour entre Vierzon et Paris ; le premier, partant à six heures cinquante et une, permet d'arriver dans la capitale à huit heures dix-neuf.

Mme la présidente. La parole est à M. Nicolas Sansu.

M. Nicolas Sansu. J'accueille avec satisfaction certaines de vos annonces mais je suis quelque peu inquiet d'apprendre que la livraison des nouveaux matériels n'aura lieu qu'en 2025 alors qu'elle était prévue pour 2020. Je continue également d'être inquiet quant à la suppression des trains de nuit, madame la secrétaire d'État, quoi que vous puissiez en dire : une arrivée à huit heures dix-neuf à Paris signifie une arrivée très tardive sur le lieu de travail pour tous ceux qui font ce trajet pendulaire.

Données clés

Auteur : [M. Nicolas Sansu](#)

Circonscription : Cher (2^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1584

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [10 janvier 2017](#)

Réponse publiée au JO le : [18 janvier 2017](#), page 248

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [10 janvier 2017](#)