



# ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

## Actions de l'État sur la ligne ferroviaire POLT

Question orale n° 170

### Texte de la question

M. Nicolas Sansu attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur les actions de l'État concernant la ligne ferroviaire POLT. Depuis de nombreux mois, des incidents graves de circulation affectent lourdement la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Bien que des investissements soient en cours, tant sur le matériel que sur l'infrastructure, il est avéré que l'objectif de doubler la fréquentation du transport par le rail nécessiterait des travaux bien plus importants et, surtout une maintenance exemplaire pour assurer une fiabilité qui n'existe plus. Tout le long de cette ligne de vie, les enjeux sont primordiaux pour préserver l'attractivité, l'emploi, tout simplement la vie des territoires. Il lui demande quelles sont les actions immédiates proposées par l'État, autorité organisatrice des transports des TET, et la SNCF pour répondre à ces exigences.

### Texte de la réponse

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

**Mme la présidente.** La parole est à M. Nicolas Sansu, pour exposer sa question, n° 170, relative à la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

**M. Nicolas Sansu.** Le 14 décembre, j'ai organisé à l'Assemblée nationale une réunion qui a permis à plus de quinze parlementaires, élus de territoires traversés et desservis par la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT), et à des représentants des associations de défense de cette ligne – en particulier « Urgence Ligne POLT » – d'échanger avec vos services et ceux de la SNCF sur cette ligne où trop de retards, d'avaries et d'incidents sont à déplorer.

Chacun en a convenu : la plus grande radiale ferroviaire classique, avec ses 712 kilomètres de voies, est une véritable ligne de vie pour nos concitoyens. Si des avancées ont enfin été obtenues, comme la régénération – hélas bien tardive – des voies, la mise en service de nouveaux matériels et la réalisation de quelques opérations de modernisation bien parcellaires, les investissements prévus ne permettent pas de répondre aux ambitions de l'État et de la SNCF, qui souhaitent doubler le nombre de voyageurs de la ligne, ni au défi représenté par le changement climatique. En effet, les 100 milliards d'euros d'investissements annoncés d'ici à 2040 ne permettront pas de combler le retard qui s'est creusé au cours des deux dernières décennies, puisque cela ne représente que 6 à 7 milliards d'euros par an, alors que pour répondre aux besoins, il en faudrait, selon le président de la SNCF lui-même, plus de 10 milliards.

Pour parer à l'urgence, il est nécessaire d'apporter des solutions. Les usagers et les entreprises – parmi lesquelles Legrand, installée à Limoges – ont d'ailleurs fait part de leurs exigences, simples mais indispensables, en matière d'amélioration du matériel, des temps de parcours et des dessertes. Elles ont été exposées dans le cadre du comité de pilotage du schéma directeur de la ligne.

Tout d'abord, le délai de livraison du matériel déjà commandé sera-t-il encore allongé ? Vous avez évoqué une livraison en 2025, mais le PDG de l'entreprise de construction de trains CAF parle, lui, de 2026.

Par ailleurs, vous savez le ralentissement connu sur la ligne : alors que le trajet entre Limoges et Paris ne prenait que deux heures quarante-cinq il y a quarante ans, il faut désormais compter près de trois heures et quart. Quelles mesures en matière de modernisation des voies comptez-vous prendre pour revenir à des temps de trajets d'environ deux heures quarante-cinq ?

En outre, la diminution des effectifs donne lieu à des situations ubuesques. Par exemple, un train arrêté pour avarie à Vierzon s'est trouvé contraint d'attendre une locomotive venue d'Orléans et un conducteur arrivé de Brive, uniquement parce que le dépôt de Vierzon ne disposait pas de réserves !

Enfin, en matière de desserte, nous demandons l'instauration de quatorze allers-retours entre le nœud ferroviaire de Vierzon et Paris – contre onze actuellement – et des dessertes de nuit, aller et retour, pour toute la ligne.

Si personne ne nie les efforts consentis pour le futur, ils ne doivent pas pour autant obérer les améliorations nécessaires pour rendre enfin le niveau de service actuel conforme aux engagements de l'État et de la SNCF. La situation actuelle n'est pas acceptable, j'en suis le témoin direct : sur les quatorze voyages que j'ai effectués en décembre entre Paris et Vierzon, pas moins de six ont fait l'objet d'incidents notables ayant entraîné des retards de trente minutes à plus de quatre heures.

Tant qu'elle gardera son unicité et sa pertinence jusqu'à Toulouse, sa capacité à favoriser l'aménagement du territoire et à proposer des déplacements à des prix attractifs, la ligne POLT restera une ligne d'avenir, et nous sommes plus mobilisés que jamais pour nos concitoyens et nos territoires. Madame la secrétaire d'État, n'oubliez pas le grand centre de la France !

**Mme la présidente.** La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie.

**Mme Bérangère Couillard**, *secrétaire d'État chargée de l'écologie*. Malgré les importants travaux menés actuellement dans le cadre de programmes de régénération et de modernisation des infrastructures dotés au total de 1,85 milliard d'euros, la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse continue en effet de rencontrer un certain nombre de difficultés.

Sans attendre la réalisation effective des mesures prévues dans le schéma directeur, le ministre délégué chargé des transports a donc d'ores et déjà demandé à la SNCF d'élaborer un plan d'action pour améliorer à court terme la qualité de service des usagers du quotidien. Ce plan, qui mobilise les services de l'État et SNCF Voyageurs, sera présenté le 3 mars à Limoges, lors de la première réunion du groupe de travail technique de la ligne, que Clément Beaune animera personnellement aux côtés du président de la SNCF. Il comporte plusieurs actions concrètes financées par l'État, autorité organisatrice de cette ligne de train d'équilibre du territoire (TET), notamment en matière de gestion du givre sur la ligne, de propreté des trains et de communication auprès des voyageurs en cas de perturbation. Ce groupe de travail technique se réunira ensuite à un rythme trimestriel, sous la présidence de la préfète de Haute-Vienne, pour suivre l'avancement du déploiement de ces actions.

Le ministre délégué chargé des transports a pleinement confiance en la capacité de la SNCF et des services de l'État à améliorer le quotidien des usagers de la ligne, sans attendre que l'investissement engagé par l'État pour moderniser l'infrastructure et renouveler un matériel roulant vieillissant porte enfin ses fruits.

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

**M. Nicolas Sansu.** Je suis heureux de savoir que les difficultés des usagers au quotidien vont être prises en compte. Reste que nous ne sommes manifestement plus capables de prévoir l'apparition de givre – il n'y a d'ailleurs plus de train ouvrant les voies avant le passage des premiers trains de voyageurs – et que nous

découvrons chaque automne que les feuilles tombent sur les voies. Ce n'était pas le cas il y a trente ou quarante ans : les trains roulaient normalement en toute saison.

## Données clés

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

**Circonscription** : Cher (2<sup>e</sup> circonscription) - Gauche démocrate et républicaine - NUPES

**Type de question** : Question orale

**Numéro de la question** : 170

**Rubrique** : Transports ferroviaires

**Ministère interrogé** : Transports

**Ministère attributaire** : Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le** : [21 février 2023](#)

**Réponse publiée le** : 1er mars 2023, page 1875

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [21 février 2023](#)