Débat sur la loi LOM : le cas de la ligne POLT
19 mars 2019 au Sénat

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 960 rectifié, présenté par Mme Préville, MM. Lozach et Gabouty, Mme Perol-Dumont, M. Pointereau, Mme F. Gerbaud et MM. Mayet, Bonhomme, Chasseing, Magner, Jeansannetas, Dagbert et Requier, est ainsi libellé :

> Rapport annexé, après l'alinéa 36
> Insérer un alinéa ainsi rédigé :
> « L'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse fera l'objet d'un grand programme de modernisation pour redonner à cette ligne la performance et l'attractivité qu'elle avait perdues. Ce grand programme aura aussi pour objectif d'accroître de façon significative l'attractivité des territoires desservis et de contribuer ainsi au rééquilibrage du territoire national, notamment en comblant une partie du handicap à l'égard de régions dotées de LGV et de trente années de préjudice économique dû à l'abandon de trois projets de modernisation de cette ligne. La modernisation de cet axe portera sur les infrastructures, avec 1,6 milliard de travaux de régénération inscrit dans le schéma directeur de la ligne, ainsi que des travaux de modernisation qui permettront de porter le temps de trajet entre Paris et Limoges à deux heures trente minutes et de gagner quarante-cinq minutes minimum entre Paris et Toulouse. Elle portera également sur le matériel roulant, avec la commande en 2019, de seize nouvelles rames, dont le confort et les performances doivent être adaptés à une ligne de 712 km. Ces rames prévues pour rouler à 200 km/h, pourront voir leur capacité portée à 220 km/h. Les livraisons et mises en service sont prévues pour 2023. Les territoires desservis bénéficieront ainsi de fréquences augmentées à quatorze allers-retours par jour, comme cela existait il y a dix ans, avec une fiabilité renforcée. Le projet de loi garantit les financements nécessaires pour atteindre les objectifs fixés ci-dessus. »

La parole est à Mme Angèle Préville.
Mme Angèle Préville. Je ne vous parlerai pas d'une ligne à grande vitesse, mais d'une ligne à grande valeur territoriale : la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, ou POLT, qui dessert un vaste territoire sur 712 kilomètres.

Cette ligne, qui traverse mon département de Souillac à Cahors, a souffert pendant des dizaines d'années d'un manque d'investissement – vous en conviendrez, madame la ministre. Tous les départements concernés sont ainsi enclavés et, d'une certaine façon, délaissés ; le sentiment d'abandon y est fortement ressenti.
Le présent amendement vise à fixer des engagements très concrets, indispensables pour cette ligne. Il est urgent d'avancer ! Clairs et précis, de tels engagements seraient, d'une certaine manière, une marque de respect pour la longue patience des usagers de la ligne.
Plus précisément, nous proposons un grand programme de modernisation destiné à rendre à cette ligne la performance et l'attractivité qu'elle a perdues. La modernisation et la régénération des infrastructures mettraient Limoges à deux heures et demie de Paris et feraient gagner trois quarts d'heure entre Paris et Toulouse. Elles porteraient également sur le confort et la performance, ainsi que sur des vitesses pouvant atteindre 220 kilomètres par heure.
La commande, très attendue, serait passée cette année, pour une livraison en 2023.
Cet amendement est en tout point conforme à la volonté exprimée à de nombreuses reprises par toutes les collectivités des territoires concernés – départements, communautés d'agglomération et de communes, communes –, ainsi que par les forces économiques des différents départements. Il tend à exprimer les besoins des usagers. Ses dispositions indiquent le niveau du saut qualitatif nécessaire, en deçà duquel l'attractivité des dix départements directement concernés resterait insuffisante et ne permettrait pas le rééquilibrage des territoires que nous souhaitons tous.

M. le président. L'amendement n° 1005, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

> Rapport annexé, après l'alinéa 36
> Insérer un alinéa ainsi rédigé :
> L'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse fera l'objet d'un grand programme de modernisation pour redonner à cette ligne la performance et l'attractivité qu'elle avait perdues. Ce grand programme aura aussi pour objectif d'accroître de façon significative l'attractivité des territoires desservis et de contribuer ainsi au rééquilibrage du territoire national, notamment en comblant une partie du handicap à l'égard de régions dotées de LGV et de trente années de préjudice économique dû à l'abandon de trois projets de modernisation de cette ligne. La modernisation de cet axe portera sur les infrastructures, avec 1,6 milliard d'euros de travaux de régénération

inscrit dans le schéma directeur de la ligne, ainsi que des travaux de modernisation qui permettront de ramener le temps de trajet entre Paris et Limoges à deux heures et trente minutes et de gagner quarante-cinq minutes minimum entre Paris et Toulouse. Elle portera également sur le matériel roulant, avec la commande en 2019, de seize nouvelles rames, dont le confort et les performances doivent être adaptés à une ligne de 712 km. Ces rames prévues pour rouler à 200 km/h, pourront voir leur capacité portée à 220 km/h. Les livraisons et mises en service sont prévues pour 2023. Les territoires desservis bénéficieront ainsi de fréquences augmentées à quatorze allers-retours par jour, comme cela existait il y a dix ans, avec une fiabilité renforcée.

La parole est à Mme Éliane Assassi.
Mme Éliane Assassi. Il est défendu, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 919 rectifié bis, présenté par MM. Chasseing, Lozach, Bonhomme et Gabouty, Mmes Préville et Perol-Dumont, M. Pointereau, Mme F. Gerbaud, MM. Mayet, Jeansannetas, Magner, Decool, Malhuret, A. Marc, Wattebled, Fouché et Guerriau, Mme Mélot, MM. Lagourgue, Henno, Longeot, Nougein, Moga et Luche, Mme Bonfanti-Dossat et MM. Requier, Saury, Laménie, B. Fournier, Regnard, Bouchet, Collin et D. Laurent, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 38
Insérer un alinéa ainsi rédigé :

La ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, communément appelée POLT, fait l'objet d'un vaste programme de régénération, inscrit dans le schéma directeur de cette ligne, d'un programme de modernisation pour lequel il est demandé la commande de seize nouvelles rames prévues pour rouler, si possible à 200 km/h, et qui seront impérativement commandées aux industriels concernés, pour une livraison en 2023. Une deuxième phase de modernisation permettra ainsi des gains de temps substantiels, en mettant Limoges à deux heures et trente minutes de Paris.

La parole est à M. Daniel Chasseing.
M. Daniel Chasseing. La ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse fait l'objet d'un vaste programme de rénovation, inscrit dans son schéma directeur. Ce programme prévoit la commande de seize nouvelles rames, prévues pour rouler, si possible, à 200 kilomètres par heure.
Cet amendement vise à préciser que la commande sera impérativement faite aux industriels concernés, pour une livraison en 2023.
Une deuxième phase de modernisation devrait permettre des gains de temps substantiels, en mettant Limoges à deux heures et trente minutes

de Paris. Songez, mes chers collègues, que c'est la durée que mettait le Capitole, en 1980, pour relier les deux villes ; actuellement, il faut trois heures trente… La ligne POLT, trop longtemps délaissée, a impérativement besoin de cette rénovation, indispensable à l'avenir des territoires qu'elle traverse : trois régions et dix départements, sur 713 kilomètres. L'État doit s'engager formellement pour cette rénovation, conformément aux engagements pris, notamment par vous, madame la ministre, à Limoges, et aux nécessités économiques des territoires concernés. L'adoption de cet amendement pourrait sembler superfétatoire, puisque l'État a déjà pris ces engagements ; mais, madame la ministre, même si nous avons confiance, nous souhaitons inscrire ces derniers dans la loi.

M. le président. L'amendement n° 301 rectifié bis, présenté par MM. Chasseing, Decool, A. Marc, Wattebled, Fouché et Guerriau, Mme Mélot, MM. Lagourgue, Malhuret, Gabouty, Nougein, Pointereau, Lozach, Henno, Bonhomme, Longeot, Moga, Luche et Mayet, Mme Bonfanti-Dossat, MM. Requier, Laménie, B. Fournier, Regnard, Bouchet, Collin et D. Laurent et Mme Renaud-Garabedian, est ainsi libellé :

> Rapport annexé, alinéa 77
> Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :
> Concernant l'axe ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, communément appelé POLT, la SNCF s'engage à donner dans les meilleurs délais un calendrier public précis des travaux de rénovation tant de la ligne elle-même que des nouveaux matériels prévus

La parole est à M. Daniel Chasseing.
M. Daniel Chasseing. Il faut bien mesurer que cette ligne a été vraiment laissée à l'abandon. On nous a fait miroiter entre Limoges et Poitiers un TGV, dont les études ont été financées, mais le projet abandonné. Malgré le nombre de départements traversés, la ligne Intercités a été la victime de ce projet non réalisé, mais qui a coûté assez cher en études.

C'est pourquoi la rénovation en cours nécessite un certain nombre de précisions. En particulier, il paraît légitime, puisque le Gouvernement l'a inscrite dans le projet de loi, de fixer un calendrier précis et public pour ces travaux.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?
M. Didier Mandelli, rapporteur. Je m'attarderai un peu sur ce sujet, car mon commentaire vaudra aussi pour un certain nombre d'amendements qui suivront. Ces quatre amendements visent peu ou

prou à reprendre le détail du calendrier et du phasage qui sont prévus par le Gouvernement, en liaison avec les propositions du COI, pour l'axe POLT. Ces éléments figurent actuellement dans l'exposé des motifs du projet de loi. La commission a fait un choix clair : nous ne voulons pas retomber dans les écueils des programmations passées, qui égrenaient les projets les uns après les autres comme autant de promesses non financées. Nous avons donc décidé de ne faire figurer aucun projet dans le rapport annexé. Pourquoi y inscririons-nous un projet et non pas tous? Toutes les priorités que nous fixerions dans le rapport annexé seraient préjudiciables aux autres projets déjà prévus dans le cadre du rapport du COI. Sur l'initiative de notre collègue Rémy Pointereau, que je remercie, la commission a fait figurer dans le rapport annexé le tableau du rapport du COI, qui mentionne tous les projets. C'est un choix de responsabilité.
D'ailleurs, le fait même qu'il y ait ici quatre amendements pas tout à fait identiques montre bien la difficulté de l'exercice : lequel faudrait-il adopter, lequel serait le plus pertinent en termes de calendrier, et devons-nous seulement nous substituer au COI en la matière ?
Il ne nous semble pas opportun de figer aujourd'hui des calendriers qui sont en réalité la déclinaison opérationnelle des budgets prévus, susceptibles de varier au sein du COI. C'est à ce dernier qu'il appartiendra de revoir éventuellement les phasages, en fonction des ressources disponibles. Nous pérennisons le COI et prévoyons un bilan annuel, ainsi qu'une réactualisation tous les cinq ans pour, éventuellement, modifier la trajectoire. Dans ces conditions, et même si je comprends que nos collègues attendent des engagements de la ministre, je sollicite le retrait de ces quatre amendements ; s'ils étaient maintenus, j'y serais défavorable, pour tenir la ligne fixée en commission.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?
Mme Élisabeth Borne, ministre. Je souscris tout à fait aux objectifs des auteurs de ces amendements. Un effort important doit être accompli pour la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, qui a été négligée pendant des années. L'infrastructure s'est dégradée, en sorte que l'on met aujourd'hui une demi-heure de plus qu'il y a quelques années pour aller de Limoges à Paris. Quant au matériel roulant, il est, disons, largement perfectible… Les priorités du Gouvernement, pour ce projet comme pour les autres grands projets, sont explicitées dans l'exposé des motifs du projet de loi, comme M. le rapporteur vient de le rappeler. J'ai souhaité que, pour la première fois, deux grands projets – la ligne dont nous parlons et la ligne Paris-Clermont-Ferrand – soient mis au même niveau dans le projet de loi que les projets de ligne à grande vitesse habituellement débattus. Je vous confirme que la ligne POLT est un programme prioritaire du Gouvernement et qu'elle bénéficiera d'un plan d'amélioration complet, pour un coût supérieur à 2 milliards d'euros. Ce

plan comportera à la fois des mesures d'amélioration à court terme – je pense au déploiement en cours du WiFi, qui ne règle évidemment pas tous les problèmes, mais marque l'intérêt que nous portons à cette ligne – et un programme de régénération important assorti de modernisations, en vue de revenir aux temps de parcours antérieurs. En outre, le matériel roulant sera complètement renouvelé, avec seize nouvelles rames affectées à cet axe. L'appel d'offres est en cours, et les offres finales des candidats devraient être remises d'ici à la fin du mois, pour une attribution du marché et une signature avant la fin de l'année. Ainsi, je partage les objectifs des auteurs des amendements, mais, comme l'a souligné M. le rapporteur, l'architecture du projet de loi suppose la déclinaison des priorités au sein de l'exposé des motifs, et non dans le rapport annexé. Il n'est pas possible d'inscrire dans celui-ci un projet plutôt qu'un autre. Dès lors, je sollicite le retrait des quatre amendements. S'ils étaient maintenus, j'y serais défavorable.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marc Gabouty, pour explication de vote.

M. Jean-Marc Gabouty. Il est assez logique que l'utilisateur hebdomadaire du train de Limoges que je suis soit cosignataire de trois de ces quatre amendements… Madame la ministre, je comprends votre position sur les plans technique et légistique, mais il s'agissait de marquer l'impatience de nos territoires à être désenclavés. Pour un certain nombre de villes, le désenclavement nord-sud est aujourd'hui le seul à être relativement opérationnel – vous connaissez nos difficultés en ce qui concerne les liaisons est-ouest, notamment vers Poitiers, que ce soit par la route ou par le fer, et cela même si les études de faisabilité d'une concession autoroutière nous laissent quelques espérances. Daniel Chasseing a évoqué les années quatre-vingt, mais c'est en 1960 que l'on mettait, en train, à peu près une demi-heure de moins pour aller de Limoges à Paris. Nous voulons seulement revenir à cette situation. Comme je l'ai déjà fait observer lors de la réforme de la SNCF, si la régénération de la ligne et le renouvellement du matériel roulant sont évidemment nécessaires, un véritable problème se pose aussi en matière d'organisation de la SNCF. Savez-vous que, sur 300 kilomètres, si une locomotive tombe en panne, il n'y a pas de machine de rechange ? Et que, au départ de la gare d'Austerlitz, si un membre du personnel manque, le train ne part pas, parce qu'il n'y a pas sur Paris d'équipe volante pour assurer le remplacement ? Ce sont les conducteurs qui sont chargés de la réparation des machines en cours de route. En matière de matériels de traction, j'ai l'impression que la SNCF gère à flux tendu ! Un jour, on a sorti pour nous une locomotive d'un train de marchandises : c'était encore une chance, mais ces locomotives sont bridées à 120 kilomètres par heure…

J’insiste sur ce point : il me semble qu’un véritable problème se pose sur le plan de l’organisation de la SNCF en matière de ressources humaines et de logistique. Une locomotive qui tombe en panne, cela arrive ; mais on ne sait pas la dépanner, au point que ce sont les pompiers qui viennent, à dix kilomètres d’Orléans, quand un chasse-pierres s’est tordu, parce qu’il n’y a personne à la gare des Aubrais pour venir dépanner. La SNCF n’a plus de moyens dans ce domaine. Je crois que le même type de problèmes se rencontre sur d’autres lignes. La Normandie, en particulier, n’est pas très gâtée – je pense au Paris-Cherbourg. Indépendamment des investissements à réaliser, la SNCF doit accomplir un effort en termes de gestion des matériels et de solutions de secours !

M. le président. Je mets aux voix l’amendement n° 960 rectifié.
(L’amendement n’est pas adopté.)
M. le président. Je mets aux voix l’amendement n° 1005.
(L’amendement n’est pas adopté.)
M. le président. Je mets aux voix l’amendement n° 919 rectifié bis.
(L’amendement n’est pas adopté.)
M. le président. Je mets aux voix l’amendement n° 301 rectifié bis.
(L’amendement n’est pas adopté.)