

DOSSIER DE PRESSE

Laurent Cayrel,
préfet de la région Limousin, préfet de la Haute-Vienne

préside
le comité de concertation
sur le schéma directeur
de la ligne ferroviaire Paris – Orléans – Limoges – Toulouse (POLT)

vendredi 18 décembre 2015
à la préfecture de la région Limousin

La Ligne ferroviaire POLT

La ligne ferroviaire Paris – Orléans – Limoges – Toulouse (POLT) permet de relier l'Île-de-France au Grand Sud-Ouest sur 700 km.

Elle constitue un axe national Nord – Sud stratégique permettant une desserte de l'ensemble des territoires qu'elle traverse :

- 4 régions,
- 10 départements,
- huit aires urbaines – hors Paris et Toulouse – représentant 1 million de personnes, dont 670 000 à moins de 10 minutes d'une gare.

L'infrastructure du POLT est également un axe essentiel pour le fret à destination d'Île-de-France.

La ligne POLT fait partie des trains d'équilibre des territoires (TET). Les TET sont exploités par la SNCF sous l'appellation commerciale « Intercités » pour le compte de l'État selon un cahier des charges technique et financier fixé conventionnellement.

Contact presse : Delphine DOMINGUEZ, chef du service régional de communication interministérielle de la préfecture de région Limousin – 05 55 44 17 50 – pref-communication@haute-vienne.gouv.fr

Le comité de concertation

Laurent Cayrel, préfet de la région Limousin et préfet de la Haute-Vienne, a été chargé, le 18 septembre 2015, par Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, de mettre en place et de présider le comité de concertation de la ligne ferroviaire POLT. Ce comité a pour objectif de présenter de manière coordonnée les interventions envisagées sur la ligne en matière de service et d'infrastructure qui seront inscrites dans le futur schéma directeur de la POLT.

En effet, l'importance de la ligne POLT justifie que soit établi un schéma directeur. Celui-ci permet de présenter, à court, à moyen et long termes, les principes des améliorations envisagées :

- d'une part sur le service des TET, notamment en matière de matériel roulant,
- d'autre part sur l'infrastructure, couvrant tant les opérations de renouvellement que de modernisation, notamment s'agissant des opérations retenues dans les CPER 2015-2020 qui ont été conclus cette année.

Le comité de concertation est installé le 18 décembre 2015 et réunit les services de l'État, les opérateurs ferroviaires, les autorités organisatrices des transports (AOT), les conseils régionaux, les conseils départementaux, les maires et les présidents d'établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) desservis par la ligne, ainsi que les parlementaires et les associations concernés par la ligne.

L'ambition de cette première réunion du comité est de :

- partager l'analyse du rôle de la ligne et son diagnostic,
- présenter des premières orientations quant aux mesures à mettre en œuvre.

Les actions d'amélioration de la ligne POLT

Les actions d'amélioration seront menées en veillant à la cohérence avec le contexte national.

En matière de services, le matériel roulant des TET a fait l'objet d'importantes opérations de modernisation depuis 2012 qui permettent d'améliorer le confort offert aux voyageurs.

Le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, a annoncé que le matériel roulant des TET doit être renouvelé d'ici 2025 dans le cadre de la feuille de route pour l'avenir des TET. Les modalités de ce renouvellement arrêtées par le gouvernement seront présentées dans les semaines prochaines.

Le schéma directeur abordera également :

- l'offre TET, en cohérence avec les conclusions de la mission de concertation confiée au préfet François Philizot sur les TET qui seront rendues au printemps 2016,
- les mesures qui pourraient permettre d'améliorer le confort à bord des trains.

En matière d'infrastructure, de nombreux travaux de régénération ont été menés et sont prévus sur la ligne :


- 461 millions d'euros de travaux ont été réalisés entre 2004 et 2015
- 500 millions d'euros sont prévus entre 2015 et 2020 pour en pérenniser les performances.

Des travaux de modernisation importants sont également inscrits dans les CPER des différentes régions traversées.

L'HISTOIRE ET LES ENJEUX

DE L'AXE POLT




Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
LIMOUSIN

– Une brève histoire de l'axe POLT, colonne vertébrale des liaisons nationales et interrégionales

- **La ligne POLT est construite au XIXe siècle,** avec l'action conjuguée des Compagnies du Paris-Orléans, du chemin de fer du Centre et du Midi.

- **Sa construction est marquée par plusieurs étapes :** Limoges-Vierzon (1844), Paris-Orléans (1852), Montauban-Toulouse (1856), Cahors-Montauban (1884), Brive-Cahors (1891).

- **1893 : le tracé actuel voit le jour.** 713 km de ligne relie Paris à Toulouse.

- **1943 : son électrification** complète est terminée.

- **1960 – 1985 : l'axe POLT devient une grande ligne voyageurs nationale.** Dans les années 70, le Capitole relie Limoges à Paris en 2h50 et Toulouse à Paris en 5h56. Une vitesse essentiellement liée à une desserte très réduite.

- **Jusqu'en 1990,** la ligne bénéficie d'importants travaux de modernisation.



– Une brève histoire de l’axe POLT, colonne vertébrale des liaisons nationales et interrégionales

- **Avant 1990** : au nord d’Orléans, POLT partage une section avec l’axe Paris-Orléans-Tours-Bordeaux.
- **1991** : avec la mise en service du TGV Atlantique, le trafic grande ligne de POLT se trouve allégé. La dynamique de la ligne est alors modifiée.
- **2005** : publication du rapport de l’EPFL (Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne). Le déficit d’entretien menace la qualité de service d’une partie du réseau : il est nécessaire de réinvestir dans le réseau classique.
- **Entre 2004 et 2016, 460 millions d’euros sont investis** par SNCF Réseau pour renouveler et pérenniser l’ensemble des composants.
- **12 juillet 2013** : accident de Brétigny. 7 morts, 70 blessés.
- **Janvier 2015** : le Président de la République précise lors de ses vœux que l’effort financier sera doublé, avec **1 milliard d’euros de travaux d’ici 2025**.



– Un axe national Nord-Sud stratégique

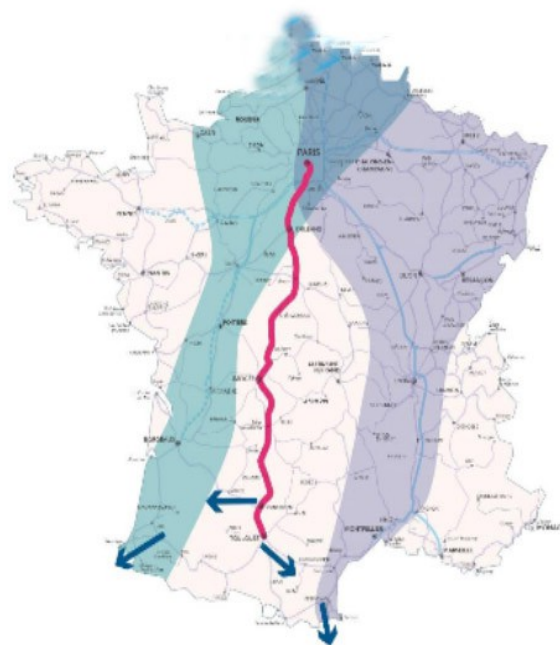
POLT, colonne vertébrale du réseau ferré national

713 km de ligne structurante, reliant l’Ile-de-France au grand Sud-Ouest.

9 millions de voyageurs par an.

Selon les tronçons, **entre 4 et 12 millions** de

tonnes sont acheminées annuellement.



Une infrastructure commune avec le RER

540 000 voyageurs empruntent le RER C au quotidien.

Sur les 10 km entre Paris-Austerlitz et Choisy-

- le-Roi, **24 RER** et **8 TER / Intercités** se partagent les voies aux heures de pointe.

La section Paris–Orléans : élément clé du corridor fret Atlantique

L’axe POLT constitue un itinéraire fret de **substitution** à l’axe Atlantique pour rejoindre l’Espagne via le pays basque mais aussi à l’axe Méditerranée, pour rejoindre l’Espagne par le Roussillon.

– Entre 2004 et 2015, 460M€ de travaux de régénération sur l'axe

Les travaux de régénération des infrastructures

- **Objectif** : rétablir et pérenniser le niveau de performance.
- **Exemples d'opérations** : renouvellement de voie et de ballast en suite rapide entre les Aubrais et Lamotte, remplacement du tablier métallique du viaduc de Lamotte.



Mais aussi des travaux de modernisation

- **Objectif** : améliorer le niveau de service.
- **Exemples d'opérations** : la création d'installations permanentes de contresens (IPCS) entre Les Aubrais et Orléans et entre Masseret et Brive-la-Gaillarde.



En parallèle, la suppression de passages à niveau

- **Objectif** : renforcer la sécurité et la régularité sur l'axe.

- **2005 – 2015** : 12 passages à niveau ont été supprimés et remplacés par 6 ouvrages d'art.