



16ème législature

Question N° : 14159	De M. Laurent Alexandre (La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Aveyron)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > Qualité du service de la ligne de train de nuit Paris-Rodez	Analyse > Qualité du service de la ligne de train de nuit Paris-Rodez.
Question publiée au JO le : 26/12/2023 Réponse publiée au JO le : 30/04/2024 page : 3491 Date de changement d'attribution : 05/03/2024 Date de signalement : 19/03/2024		

Texte de la question

M. Laurent Alexandre 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 un sujet qui avait déjà fait l'objet d'une alerte en juin 2023 : la qualité du service de la ligne de train de nuit Paris-Rodez. Pour un habitant de l'Aveyron, il est, en fonctionnement normal, le moyen le plus économique et écologique pour rejoindre Paris, sans perte de temps par rapport à la voiture individuelle. Pourtant, depuis de nombreux mois, les annulations et incidents sur cette ligne sont légion : une cinquantaine depuis l'été tandis qu'aucun train n'a circulé entre la fin de novembre et le 11 décembre 2023. De plus, les usagers, familles et travailleurs, sont bien souvent mis devant le fait accompli et contraints de renoncer à des déplacements parfois prévus de longue date, dans la mesure où l'ouverture de trains à la réservation ne s'accompagne d'aucune anticipation face à des incidents pourtant récurrents. Enfin, les horaires dans le sens Paris-Rodez ne correspondent actuellement pas à une ligne nocturne, le train partant de Paris-Austerlitz à 18 h 51 en semaine et 19 h 27 le week-end (pour une arrivée à Rodez plus de 12 h plus tard pour un trajet qui ne devrait durer qu'environ 8 h). Cet horaire de départ trop prématuré exclut de fait une partie des usagers potentiels qui travaillent à Paris. Dans le même temps, d'autres lignes de trains de nuit, comme le Paris-Aurillac ce 10 décembre 2023, sont inaugurées en grande pompe. En outre, il apparaît que la majorité des incidents relevés sont moins corrélés à la présence de travaux d'amélioration du réseau à proximité qu'au manque d'investissement chronique sur le matériel roulant et sur l'entretien de ce dernier (pannes, délais de maintenance allongés en raison de tensions sur les effectifs et de l'éloignement des technicentres, etc.), dont le remplacement n'est annoncé qu'à l'issue des travaux en cours. M. le député souhaite donc également connaître les raisons objectives qui semblent empêcher de garantir la mise à disposition de matériel de substitution en cas de panne. Dans la réponse à sa précédente interpellation sur le sujet, il lui a été assuré que l'État, SNCF Voyageurs et SNCF Réseau mettait tout en œuvre pour trouver des solutions, mais sans en préciser ni la nature ni le calendrier d'application. Six mois après, la situation est inchangée, sinon dégradée, et aucune perspective claire n'est donnée aux Aveyronnais ni sur la restauration d'un service de qualité, ni sur l'ouverture d'un itinéraire de détournement dans des délais brefs. Ainsi, il souhaite par conséquent que soient porté à sa connaissance l'état d'avancement des discussions avec les parties prenantes et que soient réaffirmés des engagements tangibles et planifiés quant à la circulation effective et efficiente des trains de nuit de la région Occitanie, particulièrement pour la ligne Paris-Rodez.

Texte de la réponse

Le Gouvernement partage la conviction que le train de nuit constitue une offre de transport nécessaire pour répondre à des enjeux forts d'aménagement du territoire et une offre écologique et sociale pour effectuer de longues distances. C'est pourquoi il poursuit l'action engagée en 2021 avec l'ouverture des deux lignes trains d'équilibre du territoire (TET) de nuit Paris-Nice et Paris-Tarbes-Lourdes par la mise en place en décembre 2023 d'une ligne TET de nuit Paris-Aurillac, exploitée conjointement avec le train de nuit Paris – Rodez (et Albi le week-end) jusqu'à la gare de Brive-la-Gaillarde. Dans le cadre du schéma directeur de la ligne ferroviaire Paris – Orléans – Limoges – Toulouse (POLT), un programme de modernisation est prévu d'ici à 2026 pour améliorer les performances, avec un investissement de l'État à hauteur de 257 millions d'euros. Dans le même temps, des travaux de régénération entièrement financés par SNCF Réseau sont réalisés jusqu'en 2026, afin de remettre à niveau l'infrastructure pour un montant total de 1,6 Md€. En 2024, les travaux ont lieu notamment autour de Limoges, entre Limoges et La Souterraine et entre Limoges et Uzerche. Du fait de ces travaux, l'exploitation des trains de nuit à destination de Rodez, Albi et Aurillac est temporairement mutualisée avec des TET de jour en début et fin de journée, ce qui peut amener à des horaires décalés par rapport au service nominal. Les annulations qui ont eu lieu à la fin de l'année 2023 sont essentiellement dues à des difficultés de maintenance des locomotives diesel qui tractent les voitures entre Brive et Rodez. En effet, ces derniers mois, les enrayements dus à la chute de feuilles ainsi que les incidents nombreux sur les voies ont généré une surcharge dans les centres de maintenance habituels. De plus, le parc roulant de matériel thermique adapté aux trains de voyageurs est limité en quantité, avec de faibles marges de manœuvre pour l'exploitation des lignes. L'État, en tant qu'autorité organisatrice des trains de nuit, a financé la location d'une locomotive supplémentaire à Brive, qui vient ainsi renforcer le parc de locomotives utilisé pour les dessertes de Rodez, Albi et Aurillac. Les recherches de locomotives supplémentaires se poursuivent en parallèle. Fort du constat que le matériel actuellement utilisé est ancien, et ne répond plus aux attentes des usagers en matière de services, de confort et d'accessibilité, les services de l'État travaillent sur des modalités de renouvellement. Par ailleurs, l'État investit massivement dans l'infrastructure ferroviaire. En particulier, la ligne Paris – Orléans – Limoges – Toulouse bénéficie, en complément de son programme de régénération, d'un programme de modernisation dans lequel l'État investit 257 M€. Ces programmes se traduisent par des travaux qui ont lieu la nuit, et qui entraînent parfois des adaptations d'horaires sur les trains de nuit, parfois des annulations. L'État et la SNCF mettent tout en œuvre pour minimiser ces impacts sur les usagers.