



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>14988</b>	De <b>M. Nicolas Sansu</b> ( Gauche démocrate et républicaine - NUPES - Cher )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition écologique et cohésion des territoires		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> >Suppressions de trains pendant les travaux de la ligne POLT	<b>Analyse</b> > Suppressions de trains pendant les travaux de la ligne POLT.
Question publiée au JO le : <b>06/02/2024</b> Réponse publiée au JO le : <b>11/06/2024</b> page : <b>4972</b> Date de changement d'attribution : <b>19/03/2024</b>		

### Texte de la question

M. Nicolas Sansu alerte M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur les suppressions de trains dues aux travaux de régénération de la ligne « POLT ». Si la régénération tant attendue de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) est salubre, les suppressions massives de trains durant les travaux (à minima jusqu'en avril 2024) sont inacceptables pour tous les usagers quotidiens, qui verront ce qui demeure souvent leur seul moyen de transport possible pour se rendre au travail être impacté de manière durable. Les trains 3604, 3614, 3675 et 3685 sont nécessaires pour nombre d'usagers et il est urgent de trouver une solution pour assurer une desserte de qualité en remettant en service des motrices disponibles. Les trains doivent assurer un service quotidien, régulier et fiable, y compris des gares intermédiaires et autres « arrêts techniques », sans restriction de circulation entre les saisons, semaine et week-end. Tout en respectant les délais du schéma directeur des travaux de la ligne « POLT », il est essentiel de débloquer des moyens en urgence pour permettre la circulation de ces trains durant les travaux. C'est pourquoi il l'alerte sur les suppressions de trains durant les travaux de la ligne « POLT ».

### Texte de la réponse

L'infrastructure de la lignes Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) fait depuis plusieurs années l'objet d'une attention particulière et d'investissements conséquents dans le cadre du schéma directeur de la ligne élaboré en 2018, avec en tout près de 2,3 Md€ prévus de 2018 à 2026. Cette enveloppe permet de financer un programme de régénération des voies et un programme de modernisation de l'infrastructure qui permettra notamment l'accueil du nouveau matériel roulant, les rames « Oxygène » qui remplaceront les trains de type Corail à partir de 2026. Ces programmes avancent aujourd'hui comme prévu. Les travaux entraînent toutefois nécessairement des perturbations et des interruptions sur la ligne POLT. SNCF Réseau planifie au mieux ces interruptions et veille à les insérer autant que possible dans les plans de circulation, dans le respect des impératifs de sécurité. Cette insertion dans les circulations commerciales est d'autant plus complexe que la ligne POLT est empruntée par de nombreux trains : des intercitys de jour entre Paris et Toulouse, des intercitys de nuit décomposés en trois branches vers Aurillac, Albi et Latour-de-Carol, et un trafic fret dense sur le nord de la ligne. SNCF Réseau veille donc à communiquer le plus en amont possible les dates des travaux aux entreprises ferroviaires concernées afin que les usagers puissent s'adapter au mieux en cas de modifications des circulations commerciales. Pour la réalisation de ces travaux, SNCF Réseau



utilise des trains-usines (suites rapides), capables de renouveler jusqu'à 1 000 mètres de voie par nuit de travail, sur une plage continue de 9h, en immobilisant les deux voies. Afin de limiter l'effet de ces travaux sur les circulations commerciales, il a été envisagé d'utiliser le train-usine sur une seule voie et d'utiliser des installations permanentes à contre-sens (IPCS) pour permettre le passage des trains pendant la plage de travaux. Cette solution a été testée en 2019 dans le cadre de travaux au nord de Limoges. Cette utilisation n'a pas été concluante puisque la capacité de renouvellement de voie est très significativement réduite dans cette configuration, du fait de l'utilisation du train-usine sur une unique voie, qui implique que le train de récupération des terres et matières anciennes (qui compose une partie de la suite rapide) ne peut se situer sur la voie contigüe, comme à l'accoutumée. En parallèle de cet allongement conséquent du temps des travaux, l'utilisation des IPCS ne permet pas non plus de retrouver une pleine capacité commerciale, du fait des limitations temporaires de vitesse sur la voie circulée, par mesure de sécurité. Enfin, à ces deux limites, s'ajoute un coût supplémentaire d'environ 15% des travaux dans le scénario d'une utilisation des IPCS et d'un chantier mené sur une seule voie. Compte tenu de ces éléments, la programmation de travaux de nuit en intervention simultanée sur les deux voies a ainsi été privilégiée. Toutefois, à la suite du groupe de travail technique de la ligne POLT du 16 octobre 2023, il a été acté de réétudier les possibilités d'une utilisation complémentaire des IPCS, en vue de limiter la plage de l'intervention simultanée la nuit, pour estimer si, au lieu de deux allers-retours intercités supprimés actuellement, il serait possible de n'en supprimer qu'un seul, grâce à la réduction de la durée de la plage des travaux de nuit. Toutefois, les chantiers étant programmés plusieurs années à l'avance et les marchés de travaux étant pluriannuels, une éventuelle utilisation des IPCS ne pourrait être envisagée que pour 2026. Les analyses correspondantes sont actuellement conduites par SNCF Réseau. En tout état de cause, SNCF Réseau veille à limiter le plus possible l'effet des nombreux travaux en cours sur la continuité du service. L'ensemble des travaux sera achevé d'ici 2026-2027, avec à cette date une meilleure régularité de la ligne, une capacité accrue, et des gains de temps de parcours.