

16ème législature

Question N° : 9254	De Mme Catherine Couturier (La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Creuse)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > Le retour des trains de nuit sur la ligne POLT	Analyse > Le retour des trains de nuit sur la ligne POLT.
Question publiée au JO le : 20/06/2023 Réponse publiée au JO le : 11/06/2024 page : 4922 Date de changement d'attribution : 05/03/2024 Date de renouvellement : 14/11/2023		

Texte de la question

Mme Catherine Couturier interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur le retour rapide des trains de nuit sur la ligne POLT. En effet, les territoires d'Occitanie, depuis les Pyrénées jusqu'au Massif Central ont besoin de trains de nuit. Malheureusement la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) est en travaux la nuit et cela pour de nombreuses années. L'horizon s'obscurcit encore puisque l'itinéraire de substitution *via* Bordeaux sera indisponible durant des années. Le comité de ligne des trains de nuit du 24 mai 2023 a conclu que « à ce stade, SNCF Réseau n'a pas de pistes pour des itinéraires de substitution ». Une solution optimale serait de réaliser les travaux sur une seule voie pour permettre la circulation sur la voie adjacente. Cette méthode a été mise en œuvre tout au long du XXe siècle. Les opérateurs de fret le demandent eux aussi. La section Paris-Orléans dispose même de 3 voies. Mais, là aussi, SNCF Réseau souhaite couper simultanément les 3 voies pendant les travaux. Depuis les annonces d'Elisabeth Borne, l'État a annoncé 100 milliards d'euros supplémentaires pour le ferroviaire. C'est donc le moment d'améliorer le service. Mais de quels moyens SNCF Réseau aurait besoin pour pouvoir réaliser les travaux sur une voie ? SNCF Réseau sous-traite environ 80 % des chantiers. Les entreprises de BTP chargées des travaux se disent souvent incapables d'assurer la sécurité de leur personnel, souvent en intérim et moins bien formé. Est-ce que les sous-traitants pourraient réaliser ces travaux sur une voie ? Quelles seraient les conditions pour la mise en œuvre effective ? Une solution serait que l'État autorise SNCF Réseau à recruter davantage pour effectuer plus de chantiers en interne, avec du personnel mieux formé, en particulier pour les chantiers sur une voie ? Interrogé par Mme la députée le 4 avril 2023 à l'Assemblée nationale, Jean-Pierre Farandou a répondu : « Je suis favorable à ce que la SNCF recrute pour faire tous ces travaux ». Cette stratégie permettrait donc à SNCF Réseau de conserver ses savoir-faire, ce qui est un atout pour la maîtrise des coûts et la réussite des missions. Elle l'interroge donc sur la stratégie de transport du Gouvernement pour favoriser le retour rapide des trains de nuit sur la ligne POLT.

Texte de la réponse

L'infrastructure de la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, qui constitue un axe nord-sud structurant pour la France, fait depuis plusieurs années l'objet d'une attention particulière et d'investissements conséquents. Dans le cadre du schéma directeur de la ligne, un programme de modernisation est prévu pour améliorer les performances de la ligne d'ici à 2026, avec un investissement de l'État à hauteur des deux tiers soit 257 millions d'euros. Dans le même temps, des travaux de régénération entièrement financés par SNCF Réseau sont réalisés afin

de remettre à niveau l'infrastructure pour un montant total de 1,6 milliard d'euros : à ce jour, ces travaux avancent conformément au planning prévu. S'agissant de l'organisation des travaux, celle-ci reste un sujet interne à SNCF Réseau et ses sous-traitants, la régénération du réseau ferroviaire français n'étant envisageable qu'avec l'ensemble de la filière industrielle française. Lorsque cela est nécessaire, la fermeture des deux voies de la ligne permet d'augmenter la productivité des travaux réalisés afin d'en limiter la durée et de les réaliser en toute sécurité pour les personnels qui interviennent sur les voies. Ainsi, afin d'industrialiser les travaux, SNCF Réseau met en œuvre avec ses prestataires une solution industrielle : des suites rapides ou trains-usines constitués d'une succession d'engins qui interviennent de façon simultanée pour renouveler l'ensemble des composants d'une voie ferrée. Cette organisation requiert fréquemment la présence d'un train sur la voie contiguë pour évacuer le ballast usagé, et donc des interruptions de voies simultanées. A la suite de la demande d'élus lors du groupe de travail technique sur la ligne qui s'est réuni en mars 2023, une étude a été menée par SNCF Réseau pour identifier et analyser d'éventuelles solutions alternatives pour concentrer les travaux sur certaines périodes et essayer de réduire la durée des impacts sur la circulation des trains, quitte à fermer certaines sections de lignes sur une durée plus ou moins longue. Cette étude, restituée au groupe de travail technique d'octobre 2023, a permis d'aboutir aux conclusions suivantes : Le volume des travaux prévus jusqu'à 2027 est tel qu'une fermeture complète de quelques mois ne permettra jamais de réaliser tout le programme nécessaire ; L'alternative pourrait être de développer la pratique d'autoriser la circulation de trains sur la voie contiguë. Toutefois, cette option nécessite de s'assurer de sa faisabilité d'un point de vue industriel et sécurité. Elle ne devrait pas pouvoir être mise en place à court terme pour les travaux en cours. Concernant spécifiquement les trains de nuit, sur proposition de SNCF Voyageurs, l'État, autorité organisatrice des trains de nuit, a décidé une refonte à partir de décembre 2023 du plan nominal de transport des trains de nuit. Ainsi, la tranche à destination Tarbes/Lourdes, transite désormais par Bordeaux et Bayonne, la tranche à destination de Cerbère est exploitée via Lyon conjointement avec les tranches à destination du sud-est (Paris-Briançon et Paris-Nice), et la tranche à destination de Latour-de-Carol est exploitée avec la tranche à destination de Toulouse. Les tranches à destination de Rodez/Albi et d'Aurillac sont attachées au dernier train de jour en provenance de Paris, et au premier train de jour à destination de Paris, afin de circuler avant ou après les périodes de fermeture de la ligne POLT pour travaux. Par ailleurs, à la demande de l'État, SNCF Réseau a réalisé une étude sur les possibilités d'utiliser un itinéraire de détournement pour les trains de nuit continuant à emprunter la ligne POLT et dont la circulation serait empêchée par une fermeture pour travaux. Selon cette étude, si un détournement via Coutras et Périgueux serait également confronté à des travaux, rendant impossible l'utilisation de cet itinéraire, des perspectives semblent exister via la ligne Poitiers-Limoges, toutefois à l'issue des travaux de régénération de cette ligne. L'ensemble des circulations nécessite une adaptation régulière, ainsi les itinéraires sont susceptibles d'être adaptés en fonction des contraintes de travaux de nuit sur POLT, mais également au nord de Toulouse, et au sud de Bordeaux dans le cadre du projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse.