



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Les trains de nuit sur la ligne Paris-Toulouse et Paris-Rodez

Question écrite n° 3856

Texte de la question

M. Aurélien Pradié attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, quant aux inquiétudes qui pèsent sur le maintien ou non des trains de nuit Paris-Toulouse et Paris-Rodez. La mise en œuvre de la feuille de route du Gouvernement pour un nouvel avenir des trains d'équilibre du territoire en date du 21 juillet 2016, précise que « ces lignes seront maintenues à raison d'un aller-retour quotidien ; leur matériel roulant sera modernisé, en vue d'assurer le niveau de confort attendu par les voyageurs ». Or aujourd'hui, depuis septembre 2017, les trains de nuit concernés dans la région Occitanie, ne circulent que de manière très aléatoire. En effet, force est de constater qu'en moyenne une dizaine de circulations tant en septembre qu'en octobre ont été supprimées. Nous disposons des états précis de circulation de la SNCF qui peuvent en attester. Pire, selon les informations, la SNCF envisagerait de le supprimer du lundi au vendredi jusqu'au 30 mars 2018, soit quatre mois et demi pour le moment. Cette situation apparaît totalement incompréhensible et pénalisante pour les usagers. Elle fragilise encore plus les résultats d'exploitation des très rares trains de nuit circulant sur le réseau ferré national et notamment ceux de la ligne POLT. Ajoutons que depuis juillet 2017, ce train Toulouse-Paris n'est plus accessible au départ de Toulouse pour les gares du Lot et notamment Cahors ; il l'est uniquement dans le sens Paris-Toulouse. Enfin, ce train ne dessert Gourdon et Souillac que le week-end, la desserte de Cahors étant assurée tous les jours. C'est incompréhensible, et ce d'autant que ce train stationne 45 minutes en gare de Brive pour le raccordement de la tranche venant de Rodez et de Figeac, il a donc largement le temps de desservir Gourdon et Souillac (3 voire 4 minutes par arrêt). Si, on ne peut que se réjouir que des travaux d'une certaine ampleur soient réalisés sur l'axe POLT, il ne faut pas oublier qu'il s'agit principalement d'opérations de remise à niveau de maintenance, sans doute trop longtemps différées par manque de crédits affectés pour les lignes classiques. Les voyageurs ne doivent pas subir une double sanction. Nous considérons lourdement pénalisant pour les usagers et les échanges économiques, la fermeture de la ligne POLT à tout trafic durant des sillons horaires de plusieurs en pleine journée, voire des périodes complètes de plusieurs jours à laquelle s'ajouterait à présent la suppression des trains de nuit en semaine. L'argumentation partagée par tous les spécialistes et connaisseurs du ferroviaire réside dans le fait que l'axe du POLT est constitué d'une double voie électrifiée, équipée du bloc automatique lumineux et d'installations permanentes à contre sens. Dans la plupart des cas, la circulation des trains pourrait s'effectuer selon le mode de voie unique temporaire (VUT) permettant les travaux sur l'autre voie ainsi restée libre de tout trafic. De cette manière la circulation serait possible. Sur ces sujets, force est de constater une véritable inquiétude voire exaspération des usagers. Il lui demande qu'au nom de l'égalité territoriale, de l'égalité de traitement des usagers et dans le cadre du maintien du service public préconisé dans le rapport Duron pour cette ligne POLT, des mesures urgentes et concrètes soient prises et assurées.

Texte de la réponse

La commission « TET d'avenir », composée de parlementaires, d'élus régionaux et d'experts, a montré en 2015 que l'offre TET de nuit ne répondait plus de manière satisfaisante aux besoins des voyageurs et que son modèle n'était plus économiquement viable. Aussi, l'État a décidé d'arrêter de conventionner ces lignes, à l'exception

des deux lignes de nuit Paris-Briançon et Paris-Rodez/Toulouse-Latour de Carol qui répondent à des enjeux forts d'aménagement du territoire du fait notamment de l'absence d'offres alternatives de mobilité de bon niveau. Les relations Paris-Toulouse et Paris-Rodez évoquées dans la question sont donc toujours assurées, à raison d'un aller-retour quotidien. Pour des raisons de sécurité, les trains de nuit ne marquent pas d'arrêt commercial entre 0h30 et 4h30. C'est donc à titre exceptionnel, et pour répondre à des enjeux particuliers d'aménagement du territoire dans le Lot, que le train de nuit Paris-Rodez/Toulouse-Latour de Carol dessert les communes de Gourdon et Souillac le week-end. Au vu de la demande en transport et des coûts d'exploitation liés, une dérogation pour une desserte quotidienne de ces villes ne semble pas justifiée. En raison de la campagne de lourds travaux de régénération des infrastructures de l'axe Paris-Limoges-Toulouse, qui a débuté en septembre 2017, le train de nuit Paris-Rodez/Toulouse-Latour de Carol est détourné par Bordeaux en semaine. Ces travaux ne peuvent être réalisés avec utilisation d'une voie unique temporaire : la configuration de la ligne, la complexité des phases de travaux notamment le renouvellement des voies au moyen de suites rapides, et la recherche permanente de leviers d'amélioration de la sécurité des chantiers nécessitent l'organisation de la grande majorité des opérations de modernisation en utilisant les deux voies de circulation. Cette organisation dite « en simultanée » permet également une optimisation technique pendant les travaux en permettant la circulation sur la voie contiguë des engins de travaux ou de transport de matériaux. Ce détournement n'est pas sans conséquence sur les dessertes et les horaires de service. En particulier, le train ne passe plus par la ligne entre Brive-la-Gaillarde et Toulouse et ne peut donc plus desservir les gares situées dans l'intervalle, à l'instar de celles du Lot. Toutefois, une pause de ces travaux est prévue pour la période de l'été et la desserte, notamment du Lot, pourra revenir à la normale. Par ailleurs, la densification des travaux entre Bordeaux et Brive-la-Gaillarde depuis novembre 2017, particulièrement entre Bordeaux et Coutras et entre Périgueux et Brive-la-Gaillarde, ne permet plus d'emprunter l'itinéraire de substitution et donc de desservir Rodez les 5 nuits de la semaine. Le service est ainsi aujourd'hui uniquement réalisé les nuits de samedi/dimanche et dimanche/lundi. Cette superposition de travaux n'a été mise en évidence que tardivement. Depuis la connaissance du problème, plusieurs options ont été étudiées et une solution satisfaisante a émergé. Il s'agit de rattacher en semaine la patte Rodez au dernier train de jour Paris-Brive-la-Gaillarde et au premier train de jour Brive-la-Gaillarde-Paris dont le parcours n'est pas perturbé par les travaux programmés. Elle permet de préserver l'ensemble des circulations quotidiennes, avec des horaires de départ et d'arrivée acceptables face à l'enjeu. Cette solution sera mise en œuvre à partir du 12 avril 2018 avant le début des vacances scolaires de printemps de la zone C.

Données clés

Auteur : [M. Aurélien Pradié](#)

Circonscription : Lot (1^{re} circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 3856

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [12 décembre 2017](#), page 6292

Réponse publiée au JO le : [24 avril 2018](#), page 3601