

SNCF VOYAGEURS
DIRECTION INTERCITÉS
Tour Traversière
2 rue Traversière - 75571 PARIS CEDEX 12
Tel : +33(0)1.53.25.70.07



Monsieur le Président
Association urgence ligne POLT
2, rue Galilée
19100 VIERZON

Paris, le 08 / 07 / 22

Monsieur le Président,

Le président directeur général de SNCF Voyageurs a bien reçu votre courrier du 23 mai dernier concernant la ligne Intercités Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Il m'a confié le soin de vous répondre.

Vous évoquez les difficultés liées à la disponibilité des engins moteurs pour assurer le plan de transport d'intercités. L'activité a en effet été confrontée, d'avril à la mi-mai, à une indisponibilité de plusieurs locomotives utilisées dans la production des trains sur les lignes POLT, Paris - Clermont-Ferrand, Bordeaux - Marseille et les trains de nuit.

Plusieurs raisons expliquent cette situation difficile durant laquelle un certain nombre d'engins moteur se sont retrouvés immobilisés. Tout d'abord, un nombre plus important de locomotives subi des chocs en ligne (heurts de voitures sur des passages à niveaux, de gros gibier, d'arbres à la suite à de grosses intempéries...) en particulier durant le premier trimestre, qui ont nécessité des réparations importantes avec des installations spécifiques de levage des caisses. S'ajoutent l'habituelle maintenance préventive pour laquelle les locomotives suivent un cycle normal d'entretien afin d'assurer le maintien de leur niveau de sécurité et de fiabilité. Ces réparations n'ont pas pu être effectuées dans des délais classiques du fait de l'absence de personnel dues au COVID, mais aussi de difficultés d'approvisionnement en pièces détachées, auxquelles nous sommes confrontés comme de nombreux industriels en ce moment.

La situation reste encore aujourd'hui fragile mais le plan d'action spécifique qui a été mis en place nous permet de sortir progressivement de cette situation de tension sur le parc d'engins moteurs. Nos partenaires Fret et TER ont été sollicités pour le prêt ponctuel de locomotives, mais cette aide reste limitée car leur parc est également fragilisé. Intercités sollicite d'autres sites de maintenance et pilote très finement l'utilisation des locomotives afin d'optimiser l'utilisation du parc disponible. Nous renforçons également notre pilotage de la maintenance.

Ces actions nous permettent de stabiliser l'offre vue du client et d'opérer nos trafics en maintenant notre exigence de sécurité et de régularité. Lorsque des allègements du plan de transport sont nécessaires, les clients concernés sont individuellement recontactés et invités à se reporter sans surcoût vers des trains encadrants ou des TGV, avec un préavis de plusieurs jours.

Concernant les trains affichés complets à la réservation alors que des places sont disponibles, plusieurs raisons peuvent l'expliquer. D'une part, des places peuvent se libérer si des clients annulent ou échangent leur billet, ou bien s'ils ne confirment pas une option. Dans ces cas, les places libérées sont de nouveau disponibles à la réservation, et un train affiché complet à un moment donné sur les canaux de vente peut ne plus l'être ensuite. D'autre part, certains clients peuvent descendre plus tôt que la destination mentionnée sur leur billet, et ainsi laisser des sièges libres une partie du trajet sans que nous puissions l'anticiper. Vous aurez compris que la volonté d'intercités n'est absolument pas de déclarer un

train complet s'il ne l'est pas, et que nous remettons systématiquement en vente les places disponibles lorsque cela est possible sur chaque tronçon du parcours.

Nous œuvrons également pour adapter l'offre aux périodes de fort trafic. Les équipes Intercités sont attentives à l'évolution des taux d'occupation afin d'augmenter l'offre lorsque cela est possible et pertinent. Des renforcements de la capacité des trains sont proposés, dans la mesure de la disponibilité du matériel, en se basant sur l'historique des fréquentations et l'anticipation de l'affluence. De plus, l'ensemble du parc de voitures exploitables sur la ligne est engagé lors des pointes annuelles (grands départs et retours) et les compositions maximales sont préférentiellement positionnées sur des trains de soirée.

Vous proposez de faire rouler des rames TGV sur l'axe. Plusieurs raisons ne nous permettent pas d'envisager cette option. Tout d'abord, il n'y a pas de parc TGV disponible à court terme. Il n'est donc pas possible d'engager des rames sur l'axe POLT. Il ne serait de toute manière pas possible d'effectuer la maintenance de ces rames dans des conditions de production satisfaisantes car il faudrait les acheminer depuis Chatillon ou le TSEE.

Enfin, en ce qui concerne le plan de transport de la ligne Intercités Paris-Orléans-Umoyes-Toulouse des prochaines années, un schéma directeur a été fixé par la DGITM pour arriver à une offre renforcée au SA 2026 lorsque la ligne sera opérée entièrement par le nouveau matériel AMLD, comprenant 11 aller-retours cadencés à 1 ou 2 heures, l'amélioration du temps de parcours et un renforcement de l'offre en heure de pointe.

Soyez assuré que je partage avec vous le profond attachement au service public des trains d'équilibre des territoires, indispensable pour répondre aux besoins de la population et relever le défi de la décarbonation du secteur des transports. Intercités les opère cependant dans le cadre et avec les moyens fixés par l'Etat son autorité organisatrice, qui est l'entité décisionnaire des TET.

Je vous prie de croire, monsieur le Président, à l'assurance de ma respectueuse considération.

Amandine THOMAS-COMMIN
Directrice INTERCITÉS



Merci Monsieur Sandrier
pour votre vigilance et votre
implication pour notre ligne.
Tout n'est pas parfait, mais
soyez assuré de la ténacité
des équipes Intercités.
Bonne nuit,
Bien sincèrement.