



## COMPTE-RENDU

Entretien avec M. Rodolphe GINTZ, directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) et M. Farès GOUCHA, conseiller qualité de service du ministre des Transports

Mercredi 1<sup>er</sup> avril 2026 - Hôtel Le Play, ministère des Transports

### Participants :

- M. Jean-Marc VAYSSOUZE-FAURE, président de l'association Urgence Ligne POLT
- M. Jean-Noël BOISSELEAU, vice-président de l'association Urgence Ligne POLT
- M. Rodolphe GINTZ, directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM)
- M. Farès GOUCHA, conseiller qualité de service du ministre des Transports

**Rodolphe GINTZ** et **Farès GOUCHA** félicitent Jean-Marc VAYSSOUZE-FAURE pour son élection en qualité de président de l'association Urgence Ligne POLT.

**Jean-Marc VAYSSOUZE-FAURE** les remercie et rappelle que l'association est un interlocuteur crédible qui a démontré, sous la présidence de Jean-Claude SANDRIER et grâce à la mobilisation active de ses bénévoles, sa capacité de travail dans une logique partenariale. L'objectif de l'association reste intact : faire avancer la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT).

**Jean-Marc VAYSSOUZE-FAURE** précise que l'association a vocation à alerter le Groupe SNCF et l'État face aux difficultés vécues au quotidien sur cet axe. En l'occurrence, les usagers affrontent un moment critique et particulièrement exaspérant, lié à l'impact des travaux sur le trafic, à l'obsolescence du matériel roulant, aux retards considérables et aux suppressions à répétition. En matière de ponctualité, les résultats sont catastrophiques au mois de janvier et février 2026.

**Jean-Marc VAYSSOUZE-FAURE** rappelle que la ligne POLT est considérée comme structurante, que cette caractérisation semble désormais acquise et que l'association est donc rassurée sur ce point.

**Jean-Marc VAYSSOUZE-FAURE** reconnaît que les travaux menés sur la ligne POLT sont conséquents. Il rappelle qu'ils ont été particulièrement contraignants pour les usagers mais qu'ils étaient attendus et nécessaires.

**Jean-Marc VAYSSOUZE-FAURE** évoque le sujet de la livraison des nouvelles rames Oxygène, qui devrait intervenir courant 2027, après avoir accusé de nombreux retards. Les usagers et les élus des territoires desservis par la ligne POLT ont déjà fait preuve d'une grande patience. Un nouveau retard ne pourrait être accepté.

**Jean-Marc VAYSSOUZE-FAURE** aborde l'enjeu des dessertes. Si une progression doit être soulignée avec le passage de 10 à 11 dessertes, il est regrettable que le schéma directeur ne soit par porteur d'une ambition plus forte pour l'ensemble des gares de la ligne POLT. Par ailleurs, aucune desserte supplémentaire n'est actée au-delà de Brive-la-Gaillarde alors même que les territoires situés au sud de la ligne POLT espéraient une amélioration. Une telle absence d'évolution poserait une difficulté majeure. En outre, les lignes rapides auraient vocation à s'arrêter à Limoges-Bénédictin et ne poursuivraient pas leur parcours au-delà. L'association Urgence Ligne POLT demande que ce soit le cas, *a minima* jusqu'à Cahors et de préférence jusqu'à Toulouse-Matabiau, les trajets au départ ou en direction de la capitale régionale rencontrant un intérêt croissant auprès d'une clientèle plus modeste.

**Jean-Marc VAYSSOUZE-FAURE** note que, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, l'avis de concession mentionne un objectif minimal de 11 dessertes, aucune des gares ne devant perdre d'arrêt et les candidats étant libres de proposer une offre plus importante en termes de fréquence.

**Jean-Marc VAYSSOUZE-FAURE** évoque le fait que la configuration des rames Oxygène, qui fonctionnent selon un principe de bloc locomotive-rame, ne permettra plus de connecter des rames à l'unité derrière la locomotive. Toute hausse de la demande ne pourra désormais être absorbée que par une augmentation du nombre de dessertes. Dans ce contexte plus contraignant et moins flexible que par le passé, l'État a-t-il l'intention d'aller au-delà des 16 rames en engageant une nouvelle commande ? La mise en circulation du nouveau matériel roulant est susceptible de favoriser une hausse de la demande que la ligne POLT devra être en capacité d'absorber en cas de succès. Il convient pour cela d'augmenter le nombre de dessertes et donc de commander de nouvelles rames.

**Jean-Marc VAYSSOUZE-FAURE** interroge l'État sur l'avenir du train de nuit. Il demande également à ses interlocuteurs de partager leur positionnement sur la question de l'entretien des lignes fines.

**Jean-Marc VAYSSOUZE-FAURE** conclut son propos liminaire en confirmant qu'il croit intimement au ferroviaire et que les attentes des territoires desservis par la ligne POLT sont particulièrement fortes, à la hauteur de l'exaspération des usagers.

**Rodolphe GINTZ** confirme que l'État est en phase avec l'association Urgence Ligne POLT sur le principe de défendre la place du train.

**Farès GOUCHA** ajoute que, depuis l'arrivée en responsabilité du ministre des Transports Philippe TABAROT, il existe une véritable volonté politique d'améliorer la qualité du service sur la ligne POLT. Là où il y a un attrait des voyageurs, il y a un appui du ministre. Le montant de 1,6 milliard d'euros consacré à la rénovation des infrastructures jusqu'en 2026 le confirme. Il s'agit du projet le plus coûteux en matière de régénération. Depuis le 31 mars 2026, les travaux sont officiellement terminés au nord d'Orléans. La période qui s'ouvre va être marquée par une meilleure qualité de service.

**Farès GOUCHA** indique par ailleurs que l'État entend préparer l'avenir et que le ministère est pleinement engagé pour améliorer la robustesse de la ligne. Une étude est en cours en la matière. Elle ne portera pas uniquement sur les sujets d'infrastructure mais aussi sur les enjeux systémiques (impacts du gibier et de la végétation sur la fluidité du trafic, par exemple).

**Farès GOUCHA** assure que le ministre Philippe TABAROT tient à ce que l'on soit le plus efficace possible sur cette ligne. À sa demande, le cabinet effectue un suivi, semaine par semaine, de l'évolution des essais actuellement opérés sur les nouvelles rames Oxygène.

**Rodolphe GINTZ** indique que l'État a parfois eu tendance à inaugurer sans que l'on ne se préoccupe suffisamment de l'existant. Ce n'est pas l'esprit qui anime la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM), étant précisé que les infrastructures représentent aujourd'hui la majorité des actifs immobilisés de l'État.

**Rodolphe GINTZ** reconnaît néanmoins que 60 % de régularité sur la ligne POLT, ce n'est évidemment pas un résultat suffisant et qu'il y a beaucoup trop de retards de plus de deux heures.

**Farès GOUCHA** rejoint Rodolphe GINTZ mais note que le secteur aérien affiche parfois des résultats moins élevés encore.

**Rodolphe GINTZ** estime que les investissements doivent apporter, dans la durée, une meilleure qualité de service. Il confirme que les 16 première rames Oxygène arrivent. Dès que cette étape sera arrivée à son terme, l'État remettra le métier sur l'ouvrage pour aller au-delà de la commande en cours.

**Jean-Marc VAYSSOUZE-FAURE** demande s'il est plus simple de signer un avenant ou s'il convient de repasser un marché pour obtenir davantage de rames.

**Rodolphe GINTZ** indique que le fait d'éviter de repasser un marché peut permettre de gagner du temps. Il rappelle néanmoins que l'objectif prioritaire de l'État est de mettre en circulation les 16 premières rames. Le meilleur moyen de les obtenir dans les temps, c'est de se concentrer sur l'étape qui est actuellement en cours de finalisation.

**Farès GOUCHA** précise que les 16 premières rames seront mises en circulation fin 2027-début 2028. Il rappelle néanmoins que d'autres commandes sont en cours pour d'autres lignes. Le planning de l'industriel est ainsi occupé jusqu'à mi-2029. L'État dispose d'un peu de temps pour lancer de nouvelles commandes. Il convient à ce stade de se focaliser sur l'obtention de l'homologation et sur le lancement du déverminage. La priorité de l'État est en effet d'assurer la livraison des 16 premières rames à la fin de l'année 2027.

**Jean-Marc VAYSSOUZE-FAURE** demande davantage de visibilité sur les étapes à venir.

**Farès GOUCHA** répond que le planning sera fiabilisé au mois de juin 2026 car la majorité des essais auront été opérés. Actuellement, quatre rames Oxygène sont en phase de test pour les lignes POLT et Paris-Clermont-Ferrand. Deux de ces rames tournent actuellement en Allemagne. À partir du mois de mai 2026, une rame arrivera sur la ligne POLT pour effectuer des tests sans voyageurs. Trois procédures d'homologation sont nécessaires pour l'exploitation des rames Oxygène, étant précisé qu'une rame peut parcourir entre 600 000 et un million de kilomètres par an. Fin 2027-début 2028, les rames Oxygène auront été mises en circulation sur la ligne POLT.

**Jean-Marc VAYSSOUZE-FAURE** demande à ce que la pression soit maintenue afin que les délais de mise en circulation soient scrupuleusement respectés.

**Farès GOUCHA** confirme que le ministre a demandé à ses équipes d'opérer un suivi hebdomadaire, ce qui n'est pas nécessairement le cas pour d'autres lignes du territoire national.

**Jean-Marc VAYSSOUZE-FAURE** demande quelles seront les autres étapes décisives pour la ligne POLT.

**Farès GOUCHA** répond que l'étude relative à la robustesse doit être rendue au mois de juin 2026. Quant au comité de suivi, qui se réunit annuellement, il devra également être programmé.

**Jean-Noël BOISSELEAU** reconnaît que le bilan des travaux menés sur la ligne POLT est positif. Ils devaient initialement s'étendre de 2015 à 2025. Ils ont accusé des retards liés au contexte exceptionnel du covid-19, ce que chacun est en capacité de comprendre, mais il est regrettable que la période allant de 2015 à 2020 n'ait pas été plus productive.

**Jean-Noël BOISSELEAU** regrette également que la section sud de la ligne ne bénéficie pas d'une amélioration des dessertes, contrairement à d'autres gares situées au nord de Brive-la-Gaillarde.

**Farès GOUCHA** estime, s'agissant des travaux, que si ce qui a été programmé pour 2026 est fait, alors nous pourrions dire que POLT est la ligne classique la mieux régénérée de France.

**Jean-Noël BOISSELEAU** avertit que l'amélioration de la robustesse ne devra pas se faire au détriment de la réduction des temps de parcours. À titre d'exemple, il rappelle qu'il y a dix ans, le trajet Paris-Cahors s'effectuait en 5 heures 15 alors que nous sommes aujourd'hui à 5 heures 45, voire à 6 heures.

**Farès GOUCHA** souligne le fait qu'un gain de temps de parcours de 30 minutes sera obtenu à l'issue des travaux.

**Jean-Marc VAYSSOUZE-FAURE** rappelle que le Capitole effectuait le trajet en 4 heures 50, là où un trajet en 5 heures 08 est annoncé. Passer sous la barre symbolique des 5 heures aurait été davantage accepté.

**Rodolphe GINTZ** répond que l'augmentation des temps de parcours est étroitement liée à notre rapport à la sécurité. Le ferroviaire est aujourd'hui le mode de transports le plus sûr qui existe, les rares accidents se produisant, dans l'immense majorité des cas, à l'extérieur des trains (passages à niveaux, notamment). Afin de regagner le temps perdu, il faut déployer l'ERTMS, ce qui représente des investissements colossaux. Le temps de parcours, si l'on est bien installé et que l'on a la certitude que l'on va arriver à l'heure, cela devient peut-être moins prioritaire pour les voyageurs, une fois que l'on dispose de nouvelles rames et que l'on a obtenu des gains de fiabilité.

**Jean-Noël BOISSELEAU** indique que le temps de parcours pourrait être réduit grâce au nouveau matériel roulant Oxygène. La réduction des marges de régularité, qui pourraient être calquées sur celles de la ligne Paris-Clermont, est également une piste à creuser. En mobilisant différents leviers, l'association Urgence Ligne POLT a estimé, au regard des études relatives au temps de parcours, que l'on pourrait être en capacité de relier Paris à Châteauroux en 1 heure 50, Paris à Limoges en 2 heures 40, Paris à Brive-la-Gaillarde en 3 heures 30 et Paris à Cahors en 4 heures 40 (trains rapides).

**Farès GOUCHA** répond que si l'État introduit de la robustesse et des marges de régularité, c'est parce que cela est indispensable pour être en capacité de gérer l'aléa. Au Japon, le service ferroviaire bénéficie d'une très forte efficacité car des marges importantes sont introduites, allant parfois jusqu'à 20 minutes de marge. Nous sommes, quant à nous, à trois ou quatre minutes de marge. Nous sommes déjà sur le fil et la réduction des marges pourrait faire exploser notre système en cas d'incident.

**Rodolphe GINTZ** ajoute que c'est précisément l'objet de l'étude lancée sur l'enjeu de la robustesse. Il conviendra de trouver un point d'équilibre entre davantage de sécurité, davantage d'arrivées à l'heure et des temps de parcours réduits. L'État jouera toujours la sécurité mais le dosage doit être partagé. Les résultats de l'étude seront donc diffusés à l'association Urgence Ligne POLT.

**Jean-Noël BOISSELEAU** note que les portes coulissantes des rames Oxygène et l'absence de marches-pieds actuellement présents sur les trains Corail seront susceptibles de générer des gains de temps en gare.

**Rodolphe GINTZ** confirme que cela pourrait générer de légers gains mais que l'amélioration de l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap peut également impliquer un temps d'accompagnement que nous n'avons pas ou peu jusqu'alors.

**Jean-Marc VAYSSOUZE-FAURE** demande à obtenir davantage de visibilité sur l'avenir du train de nuit.

**Rodolphe GINTZ** indique que l'État a lancé un appel d'offre pour le renouvellement des trains de nuit. La mise en service devrait intervenir en 2030. Néanmoins, compte tenu de la tenue des Jeux Olympiques à cette période et de la nécessité d'atteindre un niveau de service irréprochable lors de cet événement international, l'État n'hésitera pas à reporter la date de mise en service si les candidatures devaient être trop fragiles.

**Jean-Marc VAYSSOUZE-FAURE** exprime son inquiétude sur la capacité de l'État à tenir les délais de livraison du nouveau matériel roulant nocturne, quand on connaît les délais qui se sont écoulés entre la commande des rames Oxygène et leur livraison. Le président demande s'il existe une probabilité que les nouvelles rames des trains de nuit soient effectivement mises en service en 2030 ou, au pire, en cas de fragilité sur les candidatures, en 2031.

**Rodolphe GINTZ** répond que la commande des rames Oxygène s'est inscrite dans le cadre d'un marché conception-réalisation. Il s'agissait alors de partir de zéro. Dans ce cas, toute introduction de nouveauté est susceptible d'entraîner des retards. Concernant les trains de nuit, il s'agit d'un cadre totalement différent puisque les industriels disposent déjà du matériel roulant standardisé. L'État achète de la disponibilité. Il est *in fine* un loueur de la compagnie qui agit en tant que *rolling stock company* (ROSCO). Il existe évidemment des délais contractuels mais cela va beaucoup plus vite que sur un marché conception-réalisation. Pour les trains de nuit, l'État veut des rames homologuées qui ont déjà été testées. Cela signifie que l'État sera propriétaire des rames Oxygène mais pas des rames de trains de nuit.

**Jean-Noël BOISSELEAU** confirme la forte exaspération des usagers des trains de nuit et des élus. Sur les trains de nuit Paris-Aurillac et Paris-Figeac-Rodez, les passagers sont contraints d'attendre 4 heures à Brive-la-Gaillarde. En semaine, le train de nuit Paris-La-Tour-de-Carol est dévié par Montauban, en raison des travaux.

**Jean-Marc VAYSSOUZE-FAURE** ajoute que la multiplication des arrêts et des montées à bord ont tendance à réveiller les passagers du train de nuit. Le président propose que soit étudiée l'opportunité de concevoir des compartiments dédiés à chaque gare de départ, de telle manière à ce que les montées se fassent dans un secteur donné du train. Suite à la présentation de cette proposition, la SNCF a indiqué être dans l'incapacité de déterminer des espaces réservables selon la gare de départ.

**Farès GOUCHA** répond que le système de réservation est l'une des fonctionnalités les plus coûteuses. Il confirme néanmoins que la question sera posée de savoir si l'on peut analyser la faisabilité d'un système de remplissage par ordre de gare de départ.

**Jean-Noël BOISSELEAU** préconise de revenir à des voitures à sièges inclinables, en plus des voitures couchettes, pour des dessertes de cabotage en début et en fin de parcours.

**Jean-Marc VAYSSOUZE-FAURE** interroge ses interlocuteurs sur l'état d'esprit de l'État à l'approche de l'examen au Sénat du projet de loi-cadre relatif au développement des transports, précisant qu'Urgence Ligne POLT a formulé des propositions permettant de dégager des recettes dans un contexte budgétaire contraint pour l'État.

**Rodolphe GINTZ** reconnaît que ce projet de loi devra nécessairement être suivi d'un texte complémentaire. Le projet de loi-cadre indique le « comment » mais, demain, une loi de programmation devra indiquer le « quoi » et surtout le « combien ». L'effet utile, c'est la loi de programmation. Ouvrir la réflexion budgétaire sur dix ans permet d'élargir le champ des possibles et de proposer des investissements plus intéressants pour les territoires, tant du point de vue opérationnel qu'industriel. Les propositions de l'association Urgence Ligne POLT ont été analysées dès la conférence Ambition France Transports. Elles auraient néanmoins davantage leur place dans une future loi de programmation. Dans une logique de responsabilité budgétaire, Bercy va inviter à formuler des propositions de recettes nouvelles dans la loi de programmation. Si l'on a une loi de programmation qui intègre des dépenses mais aussi des recettes, sa crédibilité se verra renforcée.

**Farès GOUCHA** rappelle que le projet de loi-cadre a vocation à fléchir, à partir de 2032, les recettes des concessions autoroutières vers l'investissement dans les transports. Ce fléchage permettra de dégager des recettes et d'ouvrir des perspectives intéressantes de programmation.

**Jean-Marc VAYSSOUZE-FAURE** note que plusieurs rapports ont été commandés mais qu'ils n'ont pas été publiés. Il interroge l'État sur les échéances de leur présentation. Il demande également des précisions sur la question des lignes fines du territoire, qui doit être traitée dans le second rapport PHILIZOT.

**Farès GOUCHA** indique qu'après que le réseau structurant ait été traité, se posera naturellement la question des dessertes fines pour lesquelles il existe effectivement des difficultés. Il convient de lancer un véritable débat, à l'été ou à la rentrée, afin de déterminer si l'on garde ou non des lignes fines. Le préfet PHILIZOT a notamment pour consigne de proposer des solutions innovantes. Par ailleurs, un autre rapport doit être présenté sur les notions de sûreté, de sécurité et de logique concurrentielle.

**Rodolphe GINTZ** ajoute que le prochain rapport à paraître est celui du Conseil d'orientation des infrastructures. L'État attend de ce rapport qu'il établisse la vérité sur les projets, en termes de calendrier et de coûts. Il est prévu qu'il traite également la question des trajets du quotidien. S'agissant du rapport BUSSELEAU, l'ancien ministre vient de commencer ses travaux. La question sera de savoir jusqu'où la France a besoin de TGV, d'interroger le choix de massifier la production avec le TGV M, de voir comment doit s'opérer la prise en compte de nouveaux entrants et quel est doit être l'apport des collectivités territoriales.

**Jean-Noël BOISSELEAU** interroge l'État sur un éventuel projet de centre de maintenance à Brive-la-Gaillarde.

**Farès GOUCHA** répond que ce projet n'est pas connu des services de l'État.

**Jean-Noël BOISSELEAU** attire l'attention du ministère des Transports sur la nécessité de procéder au renouvellement des caténaires, certains dispositifs datant de la période 1937-1942.

**Farès GOUCHA** estime que ce n'est pas le support qui pose problème mais la capacité du câblage à tenir face aux frottements et aux changements de températures.

**Jean-Noël BOISSELEAU** demande néanmoins à ce que ce sujet puisse être analysé avec attention, certains supports caténaires étant fortement dégradés, y compris à l'approche des quais voyageurs. Un exemple a notamment été constaté en sortie sud de la gare de Limoges-Bénédictins.

**Jean-Marc VAYSSOUZE-FAURE** remercie Rodolphe GINTZ et Farès GOUCHA. Il confirme l'engagement et la détermination de l'association Urgence Ligne POLT et, à travers elle, la vigilance accrue de l'ensemble des territoires desservis par cet axe.