Observatoire ferroviaire du Sézannais

Philippe Planson, août 2026

(évaluation établie sur sources primaires, appelée à évoluer au fil des réponses aux demandes de communication en cours)

Programme de travaux Oiry-Esternay : évaluation documentée

Réalisations physiques cumulées, ratios économiques, comparateur inter-lignes sur conventions et fondement de la demande de communication des documents financiers

---

Avertissement méthodologique. Le présent document n'impute aucune irrégularité, aucune surfacturation ni aucun manquement à quiconque. Il rassemble des données publiques sourcées et des calculs reproductibles, dans le seul but d'apprécier la cohérence entre un programme de travaux financé sur fonds publics et son coût et de fonder une demande de communication de la décomposition budgétaire par poste. Trois catégories de données sont distinguées et signalées comme telles : les faits, issus de sources citées ; les calculs, dont la méthode est intégralement exposée ; les hypothèses, explicitement encadrées, pour lesquelles le curseur le plus prudent a été retenu. Les conclusions sont formulées au conditionnel ou sous forme interrogative. Les documents non communiqués à ce jour peuvent contenir des éléments qui expliqueraient les écarts constatés ; c'est précisément leur communication qui est sollicitée. L'Observatoire est résolument favorable à l'investissement public sur cette ligne : les traverses, le rail et le ballast posés sont vérifiables, comptés, documentés et c'est précisément ce type de dépense que l'Observatoire souhaite voir engagée sur fonds publics. Ce que la présente évaluation interroge, c'est la part de l'enveloppe qui échappe à tout décompte (études, provisions, ingénierie), dont le contenu et l'usage n'ont reçu, à ce jour, aucune explication documentée.

Note d'édition. La présente évaluation repose sur les documents primaires : la convention de financement d'Oiry-Esternay et ses annexes intégrales, son avenant n°1 du 30 avril 2026, les conventions de Coolus-Luyères et de Troyes-Polisot, les délibérations d'approbation, la fiche du dispositif CAPFRET, les conditions générales financeurs publics et les rapports d'activité de l'AFIT France de 2021 à 2025. Les rapports 2023 et 2025 ne comportent aucune mention d'Oiry-Esternay. La convention de financement est datée du 6 janvier 2023, date établie par les visas de son avenant. L'état documentaire est arrêté au 31 juillet 2026.

Note terminologique. La présente évaluation désigne l'opération sous le millésime « programme 2024-2026 ». Ce millésime, qui correspondait à la réalisation observée sur le terrain, correspond désormais au calendrier contractuel : l'annexe 2 de l'avenant n°1 fixe la fin prévisionnelle de la phase de travaux de la remise à niveau à 2026, contre 2025 dans la convention. La phase de travaux localisés d'urgence conserve pour sa part une échéance de 2025.

---

1. Le programme physique : ce qui est contractualisé, ce qui est constaté

Trois strates de données coexistent sur cette ligne et les confondre serait la première erreur. La phase de 2017 est achevée : ses quantités sont des réalisations, rapportées par la presse au terme du chantier. Le programme de la convention de 2022 est, lui, décrit par l'annexe 2 et par l'article 3.2 des conditions particulières, qui n'en donnent pas des réalisations mais des quantités prévisionnelles. La convention le dit sans détour : le programme reproduit ci-dessous est celui « identifié par SNCF Réseau en phase Etudes Exploratoires ». La même annexe précise, une page plus loin, que « le programme des travaux sera établi à l'issue des phases Etudes réalisées par le GIC ». La troisième strate est celle du terrain, où l'Observatoire constate ce qui est effectivement posé.

Cette distinction n'affaiblit en rien la démarche. Elle la fonde. Un chiffre contractuel engage les financeurs publics : c'est sur la base de ces quantités que 29,23 millions d'euros ont été approuvés par cinq assemblées délibérantes, dont les délibérations sont visées nommément par la convention (Région Grand Est, N°22CP-1814 du 21 octobre 2022 ; Département de la Marne, N°SE22-07-I-03 du 1er juillet 2022 ; Communauté d'agglomération Épernay, Coteaux et Plaine de Champagne, N°051-200067684-20220630-13525a-DE du 30 juin 2022 ; Communauté de communes de Sézanne Sud-Ouest Marnais, N°D2022_061 du 11 juillet 2022 ; Communauté de communes du Sud Marnais, N°20220756 du 4 juillet 2022). Que le programme réellement exécuté puisse s'écarter du programme voté est précisément ce qui rend indispensable la communication du décompte final, document qui n'existe dans aucune source publique consultée à ce jour.

Réalisation	Phase 2017 (constatée)	Programme de la convention de 2022, phase 2 (contractuel, prévisionnel)	Source
Traverses de voie principale	19 000	20 135	L'Ardennais 2017 / annexe 2 et article 3.2, convention approuvée le 21/10/2022
Traverses béton voie principale		985	Annexe 2
Traverses voie de service		1 200	Annexe 2
Rail neuf posé		10 182 m	Annexe 2
Voie entièrement renouvelée et ballastée (RVB)		800 m	Annexe 2
Passages à niveau, renouvellement de platelage		35 (8 béton, 5 bois, 12 enrobé, 10 de champs)	Annexe 2
Ouvrages d'art en réfection		4 (aqueduc km 27.631, PRA km 123.123, dalot km 118.687, aqueduc km 115.805)	Annexe 2
Coût de l'opération	6,684 M€	29,23 M€ pour l'ensemble de la convention, dont 2,21 M€ pour la phase 1 (travaux localisés d'urgence) et 27,02 M€ pour la phase 2 (remise à niveau)	Dossier de presse SNCF Réseau 06/2017, plan de financement CCSSOM / convention, article 6.2 des conditions particulières et délibération N°22CP-1814

Deux précisions de lecture. L'annexe 2 écrit « Remplacement de 20 135 traverses sur voie principale » sans qualifier leur nature. Deux éléments convergent vers le bois. D'abord la source elle-même, qui mentionne séparément, dans la même liste, 985 traverses béton, ce qui suppose que les premières ne le sont pas. Ensuite le terrain : les traverses constatées par l'Observatoire sur le chantier et à ses abords, posées comme non encore mises en place, sont des traverses bois. Ce constat corrobore l'hypothèse ; il ne la transforme pas en donnée contractuelle, puisque rien ne permet de rattacher une traverse observée au sol à l'une plutôt qu'à l'autre des deux phases de la convention. Le total de 35 passages à niveau est par ailleurs une addition de l'Observatoire : l'annexe 2 énumère quatre lignes distinctes (8 béton, 5 bois, 12 enrobé, 10 de champs), elle n'en donne jamais la somme.

Ces quantités n'ont pas varié. L'avenant n°1 du 30 avril 2026, examiné au chapitre 4, reconduit l'annexe 2 de la convention sans en modifier un seul poste : mêmes 20 135 traverses de voie principale, mêmes 985 traverses béton, mêmes 1 200 traverses de voie de service, mêmes 10 182 mètres de rail, mêmes 800 mètres de renouvellement complet, mêmes 35 passages à niveau, mêmes quatre ouvrages d'art. Il reconduit également la formule qui les introduit, « au stade actuel de l'émergence de l'opération, le programme identifié par SNCF Réseau en phase Etudes Exploratoires est le suivant », ainsi que l'annonce selon laquelle « le programme des travaux sera établi à l'issue des phases Etudes réalisées par le GIC ». Un document établi en 2026 qualifie donc encore d'exploratoire un programme arrêté en 2022, alors que le marché de gestionnaire d'infrastructure a été attribué le 19 avril 2024 et que les études qu'il prévoit ont eu lieu depuis.

La phase de 2017 était une consolidation par remplacement de traverses, destinée selon SNCF Réseau à prolonger l'exploitation pour cinq ans. Le programme de 2022 prévoit le remplacement de traverses, du rail neuf, un renouvellement complet ponctuel, la reprise de nombreux passages à niveau et la réfection de quatre ouvrages d'art, dont l'annexe 2 ne précise la nature d'aucune intervention. La phase 1, dite Travaux Localisés d'Urgence, n'est décrite que de façon générale dans l'annexe 2, sans liste chiffrée propre : traitement curatif des défaillances constatées, principalement remplacement de traverses, réfection de passages à niveau et remplacement de rails. **Le cumul des fonds publics d'investissement engagés sur les deux phases atteignait 35 914 000 euros sur 70**

kilomètres, en moins de dix ans, ramenés à 32 443 484 euros par l'avenant du 30 avril 2026.

Reste le troisième niveau, celui du constat. L'annexe 2 fixait l'achèvement des travaux à 2025 pour les deux phases. L'Union annonçait le 25 juillet 2025 des travaux livrés à l'heure. Deux éléments postérieurs contredisent cette annonce.

Le premier émane du maître d'ouvrage lui-même. Le 1er juin 2026, L'Union annonce la fermeture du passage à niveau n° 119, route de Troyes à Sézanne, **du samedi 6 au mercredi 10 juin 2026, pour des travaux de réfection du platelage menés par SNCF Réseau Grand Est**. Le renouvellement de platelage de passages à niveau est un poste du programme de l'annexe 2. Il était donc encore en cours d'exécution en juin 2026, onze mois après l'annonce de la livraison à l'heure et un an après l'échéance contractuelle.

Le second est un constat de terrain. Le 30 juin 2026, l'Observatoire a photographié, entre le passage à niveau 114 et le tunnel de Vindey, secteur des points kilométriques 125 à 126 de la ligne 002 000, des traverses neuves alignées le long de la voie et du ballast de renouvellement stocké à pied d'œuvre, la pose n'ayant pas eu lieu à cette date. Ces observations photographiées n'autorisent aucune conclusion sur l'ensemble du linéaire. Elles établissent une seule chose, que l'annonce publique de SNCF Réseau du 1er juin corrobore : postérieurement à l'échéance contractuelle de 2025, la remise à niveau n'était pas achevée.

Ce qui manque, dès lors, ce n'est pas seulement la décomposition financière du programme. C'est le décompte des quantités réellement posées à son terme. Aucun document public ne le fournit. Sans lui, ni la conformité du chantier à son programme, ni le coût unitaire des ouvrages réalisés ne peuvent être appréciés par quiconque n'appartient pas à la maîtrise d'ouvrage.

2. Taux de renouvellement des traverses

Total des traverses de voie principale renouvelées en 2017 et programmées par la convention de 2022 : 19 000 plus 20 135 plus 985, soit 40 120. Ce cumul suppose que le programme de 2022 ne reprend pas les secteurs déjà traités en 2017. Cette hypothèse est signalée et elle se retourne dans les deux sens : en l'absence de recouvrement, plus du tiers de la ligne est appelé à être renouvelé ; en cas de recouvrement, des traverses posées en 2017 auraient été remplacées sept ans plus tard, bien en deçà de leur durée de service, ce qui soulève une question distincte mais d'égale portée.

La densité de traverses au kilomètre n'est pas indiquée dans l'annexe 2 et aucun document en main ne la fournit. Le calcul repose donc sur une hypothèse, signalée comme telle : une fourchette de 1 500 à 1 666 traverses au kilomètre, correspondant aux espacements usuels d'une voie de ce type. Cette fourchette n'est adossée à aucune source officielle communiquée ; elle est présentée sous forme d'un tableau à trois hypothèses, précisément pour que le lecteur puisse en déplacer le curseur lui-même. Sous cette hypothèse, le parc de voie principale sur 70 kilomètres serait compris entre 105 000 et 116 620 traverses. Le curseur le plus défavorable à la démonstration (densité haute, parc le plus grand) est retenu pour le chiffre de tête.

Hypothèse de densité	1 500 / km	1 600 / km	1 666 / km
Parc total voie principale (70 km)	105 000	112 000	116 620
Programme de 2022 seul (21 120)	20,1 %	18,9 %	18,1 %
Cumul des deux phases (40 120)	38,2 %	35,8 %	34,4 %

Résultat : sur l'hypothèse la plus prudente, plus du tiers des traverses de la ligne aura été renouvelé en moins de dix ans et jusqu'à 38 % sur l'hypothèse de densité basse. Ce taux, compris entre 34 et 38 % selon la densité retenue, surprend au regard de l'état de dégradation qui avait conduit à la fermeture de la ligne en mai 2014. Il est établi sur les quantités contractuelles ; le décompte des traverses réellement posées, non communiqué à ce jour, seul permettrait de le convertir en taux constaté. Les observations de terrain réalisées par l'Observatoire aux abords de Sézanne et de Connantre (PN 55, 28 juin 2026) indiquent, par endroits, un état de dégradation comparable à celui qui avait justifié la fermeture de 2014, sans qu'il soit possible d'établir une cartographie exhaustive des secteurs traités faute de documents publics détaillés.

Ce taux n'est pas affecté par l'avenant n°1 du 30 avril 2026, qui reconduit les quantités de l'annexe 2 sans en modifier aucune. Il vaut donc pour le programme en vigueur.

Cette invariance est en elle-même un fait, peut-être le plus difficile à expliquer de tout ce dossier. Un avenant est l'instrument par lequel les parties rouvrent leur contrat. Elles l'ont rouvert en 2026, après l'attribution du marché de gestionnaire d'infrastructure du 19 avril 2024 et après les études que ce marché prévoit. Elles ont alors pris deux décisions simultanées : ne modifier aucune quantité du programme, puis porter la provision pour risques de 2 236 458 à 7 052 193 euros. Le programme ainsi maintenu laisse en place, selon l'hypothèse de densité retenue, entre 61,8 et 65,6 % des traverses de voie principale d'origine, dont certaines n'ont jamais été remplacées, sur une ligne dont l'état de dégradation avait motivé la fermeture en mai 2014. Aucun des documents examinés ne rend compte de l'état de la voie à la date de l'avenant, ni ne justifie qu'un programme établi en phase exploratoire quatre ans plus tôt demeure adapté.

3. Ratios économiques selon le périmètre et l'horizon d'amortissement

Deux ratios coexistent pour le programme de 2022, calculés sur deux périmètres différents. Ils doivent toujours apparaître ensemble, périmètre nommé, sous peine de confusion.

Périmètre	Convention	€/km	Après avenant n°1	€/km
Travaux seuls, deux phases cumulées (conditions économiques 10/2021)	**18 406 110 €**	**262 944 €**	**12 065 950 €**	**172 371 €**
Montant total financé (Travaux + MOE + MOA + provision pour risques, euros courants)	**29 230 000 €**	**417 571 €**	**25 759 484 €**	**367 993 €**

Les deux colonnes de droite résultent de l'avenant n°1 du 30 avril 2026, examiné au chapitre 4. Les montants révisés sont ceux de l'exemplaire de l'avenant publié le 4 mai 2026, dont les blocs de signature sont vierges ; sa date d'entrée en vigueur n'est pas établie. Elles ne traduisent pas une économie constatée mais une révision du besoin de financement prévisionnel. Le poste Travaux de la phase 1 y est ramené de 1 628 299 à 1 608 057 euros, non par une baisse du coût mais par l'apparition d'une ligne de maîtrise d'ouvrage de 28 340 euros absente de la convention, le coût brut de cette phase demeurant inchangé à 1 789 340 euros.

Pour mémoire, la phase 2017 de la même ligne (deux conventions antérieures) représentait 6 684 000 euros, soit 95 486 euros par kilomètre. Le facteur de multiplication entre les deux époques va de 2,75 à 4,4 selon le montant comparé, ramené par l'avenant à une fourchette de 1,81 à 3,85, partiellement expliqué par l'élargissement du périmètre des travaux (2017 : consolidation par changement de traverses ; 2022 : rail, ballast ponctuel, passages à niveau, ouvrages d'art), mais dans une proportion qu'aucun document communiqué à ce jour ne permet d'établir.

3.1 Le plan de financement, qui paie quoi

Cette donnée est établie à l'euro par deux sources concordantes, l'article 6.2 des conditions particulières et la délibération N°22CP-1814 du 21 octobre 2022.

Financeur	Clé de répartition	Convention, euros courants HT	Après avenant n°1
État (fonds AFITF)	45,0001 %	**13 153 529 €**	**11 591 793 €**
Région Grand Est	27,5000 %	8 038 250 €	7 083 858 €
Département de la Marne	25,0000 %	7 307 500 €	6 439 871 €
Communauté d'agglomération Épernay, Coteaux et Plaine de Champagne	0,8333 %	243 574 €	214 654 €
Communauté de communes de Sézanne Sud-Ouest Marnais	0,8333 %	243 574 €	214 654 €
Communauté de communes du Sud Marnais	0,8333 %	243 574 €	214 654 €
Total	**100 %**	**29 230 000 €**	**25 759 484 €**

Les montants figurant dans ce tableau sont des arrondis à l'euro des clés de répartition ; leur addition donne 29 230 001 euros. La convention pose elle-même la règle : les montants sont arrondis, les clés de participation prévalent.

Les clés de répartition sont inchangées par l'avenant, seuls les montants varient. Le budget primitif 2026 du Département de la Marne confirme cette révision par une voie indépendante : son tableau des autorisations de

programme porte, sous l'intitulé « FRET FERROVIAIRE OIRY ESTERNAY », un ajustement de moins 867 629 euros, soit exactement l'écart entre 7 307 500 et 6 439 871 euros.

Le besoin se répartit en 2 210 000 euros pour la phase 1 (travaux localisés d'urgence) et 27 020 000 euros pour la phase 2 (études avant-projet, projet, réalisation). Le coût prévisionnel de la phase 1 et son taux d'actualisation étant reconduits à l'identique par l'avenant, la révision porte en totalité sur la phase 2, dont le besoin de financement revient par soustraction à 23 549 484 euros courants. La part de l'État s'établit à 994 502 euros sur la première et à 12 159 027 euros sur la seconde. Cette décomposition est retenue au chapitre 9.2, où elle prend toute sa portée.

Deux constats bruts, énoncés sans commentaire. Les trois intercommunalités, dont celle du territoire directement desservi, financent chacune moins de un pour cent de l'opération. Le Département de la Marne, qui n'est pas autorité organisatrice des transports ferroviaires, en finance le quart.

3.2 La pérennité de cinq ans est une donnée contractuelle

Le coût rapporté à l'unité d'usage dépend entièrement de la durée sur laquelle on l'amortit. **La pérennité de cinq ans n'est plus une annonce de presse, c'est une donnée contractuelle** : l'annexe 2 fixe pour objectif de supprimer le risque de baisse de performance de la ligne, d'en assurer le maintien à 40 km/h avec aptitude à la charge D de 22,5 tonnes par essieu, en la rendant apte au transport des matières dangereuses sur la section Oiry-Connantre, le tout « pour une durée de 5 ans à compter de la signature du contrat de GIC » et « avec maintien des contraintes d'exploitation saisonnières (restrictions "fortes chaleurs") ».

Trois mentions de cette formulation méritent d'être relevées, parce qu'elles délimitent exactement ce que l'opération promet. L'aptitude au transport des matières dangereuses est une fonctionnalité ajoutée, non une performance maintenue : c'est le seul gain fonctionnel du programme. Les restrictions saisonnières liées aux fortes chaleurs, que le préambule décrit comme une contrainte préexistante, subsistent après l'opération. Vingt-neuf millions d'euros ne les lèvent pas ; la convention le dit elle-même. Enfin, le point de départ des cinq années est la signature du contrat de gestionnaire d'infrastructure conventionné. L'avenant n°1 en fait connaître le titulaire, un groupement composé de TSO mandataire, d'Offroy et de Socorail, ainsi que la date d'attribution, le 19 avril 2024. La date de signature, elle, demeure inconnue, de même que le contenu et le montant du contrat. **L'horizon de pérennité se situe donc autour de 2029, à compter d'un événement que le public ne peut toujours pas dater, alors que l'achèvement des travaux est désormais annoncé pour 2026.** Cette formulation est reconduite mot pour mot par l'avenant : la révision de 2026 n'allonge pas d'un jour la durée de performance achetée.

Or les matériaux mis en œuvre présentent individuellement une durée de service très supérieure à cinq ans, ce qui conduit à s'interroger sur la construction du scénario de pérennité retenu. Les traverses et le rail déposés avaient servi sur des décennies, certains rails comptant déjà un siècle d'existence en 2017, année où le chantier portait pour l'essentiel sur le remplacement de dix-neuf mille traverses (L'Union, juin 2017). Une traverse neuve, de bois ou de béton, est conçue pour des décennies de service. La référence de trente ans retenue ci-dessous est, à cet égard, un ordre de grandeur volontairement prudent, non une donnée contractuelle.

Les données de trafic retenues sont celles du préambule des conditions particulières, page 6 : la ligne dessert cinq installations terminales embranchées pour des flux de céréales, d'engrais et de sucre ; « le trafic annuel est de l'ordre de 150 trains chargés / an pour 180 000 tonnes nettes transportées, soit environ 360 000 tonnes brutes (aller/retour) ». Ce tonnage est corroboré par la presse spécialisée, qui donnait déjà 180 000 tonnes annuelles avant la fermeture de mai 2014 (Actu-Transport-Logistique, 12 mars 2018).

Indicateur (70 km / 150 trains chargés par an / 180 000 tonnes nettes par an)	5 ans, convention	30 ans, convention	5 ans, après avenant	30 ans, après avenant
Coût par kilomètre et par an	83 514 €	13 919 €	73 599 €	12 266 €
Coût par train circulé	38 973 €	6 496 €	34 346 €	5 724 €
Coût par tonne transportée	32,5 €	5,4 €	28,6 €	4,8 €

Pour mémoire, les chargeurs ont cofinancé la maintenance courante à hauteur de 2 euros par tonne transportée, sur la base d'un tonnage annuel de référence de 186 000 tonnes, soit 372 000 euros par an, complétés par un abondement de SNCF Réseau de 224 000 euros, pour un total de 596 000 euros annuels sur les cinq années du premier contrat de gestionnaire d'infrastructure conventionné, entré en vigueur le 1er juillet 2018 (Actu-Transport-Logistique, 12 mars 2018). Rapportée à ces 2 euros, la rénovation seule amortie sur cinq ans représente seize fois ce montant ; amortie sur trente ans, moins de trois fois. Pour le contrat en cours, la convention de 2022 renvoie le financement de la maintenance à des avenants aux conventions de

raccordement des embranchés, signés parallèlement à la convention de financement. Ces avenants ne sont pas publics et la part exacte des chargeurs n'est donc pas établie. Une enveloppe est toutefois connue : la délibération N°D2022_061 de la Communauté de communes de Sézanne Sud-Ouest Marnais, du 11 juillet 2022, retient un coût annuel de maintenance de 908 000 euros sur cette même base de deux euros la tonne, chiffre que la délibération d'Épernay du 30 avril 2026 reprend à l'identique sans l'actualiser. L'écart avec les 596 000 euros du contrat précédent est de 312 000 euros par an, soit une hausse de 52 %, sur laquelle aucun document ne permet de distinguer la part revenant à la seule hausse des prix. Deux euros la tonne ne produisent par ailleurs jamais 908 000 euros sur les tonnages connus de cette ligne : il manque entre 188 000 et 548 000 euros selon la base retenue, complément qui n'est identifié nulle part.

4. L'avenant n°1 du 30 avril 2026

4.1 Un document que personne n'a communiqué

La convention de financement du 6 janvier 2023 a été modifiée. On l'apprend en ouvrant, une par une, les annexes des délibérations du conseil communautaire d'Épernay, où l'avenant n°1 figure en pièce jointe de la délibération N°2026-04-4407 du 30 avril 2026, publiée le 4 mai. Aucun des organismes sollicités depuis le mois de mai 2026 ne l'a communiqué. Aucun n'en a seulement signalé l'existence.

Une réserve doit accompagner tout ce qui suit. L'exemplaire dont dispose l'Observatoire est celui qui a été annexé à la délibération et publié le 4 mai 2026. Ses blocs de signature sont vierges, sans date et sans paraphe, pour les sept parties. Or son article 4 dispose que l'avenant prend effet à compter de sa signature par l'ensemble des parties. La révision décrite ci-après est donc établie dans son contenu, elle ne l'est pas dans sa date d'entrée en vigueur. La même situation s'était présentée pour la convention initiale, dont l'exemplaire obtenu en juillet 2026 était vierge et dont la date de signature, le 6 janvier 2023, n'a été connue que par les visas de l'avenant. L'avenant signé, avec sa date, figure au périmètre des documents demandés.

Le préambule en donne la cause en une phrase : les montants du marché de gestionnaire d'infrastructure conventionné, attribué le 19 avril 2024 au groupement TSO mandataire, Offroy et Socorail, se sont révélés inférieurs aux prévisions d'une convention signée avant l'attribution. Le montant de ce marché ne figure dans aucun document en possession de l'Observatoire.

La révision du plan de financement qui en résulte est reproduite au chapitre 3.1. Jusque-là, rien que de très ordinaire : un appel d'offres rentre moins cher que prévu, on révise à la baisse, les contributeurs y gagnent. C'est en descendant dans l'annexe 2 que la lecture change.

4.2 La décomposition de la phase 2

Poste, en euros hors taxes aux conditions économiques d'octobre 2021	Convention	Avenant n°1	Écart
Travaux	16 777 811 €	10 457 893 €	−37,67 %
Maîtrise d'œuvre	1 991 025 €	1 331 742 €	−33,11 %
Maîtrise d'ouvrage	662 503 €	432 693 €	−34,69 %
Coût brut	**19 431 339 €**	**12 222 328 €**	**−37,10 %**
Provision pour risques	2 236 458 €	7 052 193 €	**+215,33 %**
Coût net	**21 667 797 €**	**19 274 521 €**	**−11,05 %**

Le coût brut de la phase 2 recule de 7 209 011 euros. La provision pour risques, elle, triple. Elle pesait 11,51 % du coût brut, elle en pèse 57,70 %, soit 67,43 % du seul poste Travaux. Une réserve représentant les deux tiers des travaux qu'elle couvre, sur un marché dont le prix est désormais connu du maître d'ouvrage.

Les comptes tombent juste, ce qui écarte l'hypothèse d'une erreur de saisie. La somme des trois postes donne bien 12 222 328 euros, l'addition du coût brut et de la provision donne bien 19 274 521 euros, montant repris à l'identique à l'article 6.1.1 des conditions particulières révisées.

Sources : convention de financement, annexe 2, page 4/12. Avenant n°1, annexe 2, page 4/13. Les écarts et les pourcentages sont des soustractions et des quotients établis par l'Observatoire.

4.3 La destination de l'écart

Sur les 7 209 011 euros d'écart constaté, 4 815 735 euros partent à la provision, soit 66,80 %. Le solde, 2 393 276 euros, allège le coût net et redescend donc vers les financeurs, soit 33,20 %.

Un tiers de l'écart est sorti de l'opération. Deux tiers y sont restés.

4.4 Ce que le contrat prévoyait pour cet écart

Les conditions particulières traitent expressément ce cas de figure, à leur article 6.3.2.1 : si à l'issue de l'appel d'offres du contrat de gestionnaire d'infrastructure le montant réestimé descend sous 95 % du montant prévisionnel, « la participation de chacun des co-financeurs sera réajustée en conséquence selon la clé de répartition indiquée à l'article 6.2 précédent ». Le seuil est franchi, le montant révisé représentant 88,13 % du montant initial. C'est donc bien cette clause qui fonde l'avenant.

Elle ne connaît, dans cette hypothèse, ni réserve ni redéploiement interne. La faculté de modifier la consistance du programme des travaux n'y figure que pour le cas inverse, celui d'un montant réestimé supérieur au prévisionnel.

Source : conditions particulières de la convention, article 6.3.2.1, page 13/26.

4.5 Le silence des trois documents

Le mot « provision » apparaît deux fois dans l'ensemble de l'avenant, aux deux tableaux financiers de l'annexe 2, une fois à zéro euro pour la phase 1, une fois à 7 052 193 euros pour la phase 2. Pas une occurrence dans les dix-sept pages de conditions particulières. Pas un considérant, pas un motif, pas un registre de risques.

Le rapport de présentation soumis au conseil communautaire d'Épernay le 30 avril 2026 n'en dit pas davantage. Il expose la cause, un marché moins cher que prévu, puis la conséquence, une participation ramenée de 243 583,66 à 214 654 euros. Entre les deux, rien. La délibération a été adoptée par soixante-dix-sept voix pour et une abstention.

Trois documents portent cette révision, l'avenant, son annexe financière et la délibération qui l'approuve. Les trois décrivent un ajustement à la baisse consécutif à l'attribution du marché. Aucun ne mentionne que les deux tiers de l'écart demeurent dans l'opération.

Le montant initial de la part d'Épernay diffère selon la source, 243 574 euros au plan de financement de l'avenant, 243 583,66 euros dans la délibération. L'écart tient à la règle posée par la convention elle-même, selon laquelle les montants sont arrondis et les clés de répartition prévalent.

4.6 La maintenance, l'autre enveloppe

Une confusion doit être écartée. Les 29,23 millions d'euros de la convention, ramenés à 25,76 millions par l'avenant, financent l'investissement. Ils ne financent pas l'entretien courant de la ligne, qui relève d'une enveloppe distincte, portée par les chargeurs, dont aucune des conventions examinées ne fixe le montant. Cette enveloppe est pourtant celle qui décide, année après année, si la voie tient.

Le contrat entré en vigueur le 1er juillet 2018 reposait sur 372 000 euros à la charge des coopératives, à raison de deux euros la tonne, complétés par 224 000 euros à la charge de SNCF Réseau, soit 596 000 euros par an. Le même montage se retrouve dans le protocole d'intention de Troyes-Polisot, ce qui en fait une pratique courante plutôt qu'une singularité locale.

Pour le contrat suivant, la délibération N°D2022_061 de la Communauté de communes de Sézanne Sud-Ouest Marnais, du 11 juillet 2022, retient un coût annuel de 908 000 euros sur cette même base de deux euros la tonne. La délibération d'Épernay du 30 avril 2026 reprend la phrase à l'identique, quatre ans plus tard, sans l'actualiser. L'écart entre les deux enveloppes annuelles atteint 312 000 euros, une hausse de 52 %, soit un million cinq cent soixante mille euros sur cinq années de contrat.

Deux réserves l'accompagnent. Quatre années séparent les deux chiffres, dans une période de forte hausse des prix, sans qu'aucun document permette d'établir la part relevant de cette seule inflation. Et les 596 000 euros additionnent la part des chargeurs et l'abondement de SNCF Réseau, quand les 908 000 sont donnés comme un coût global, sans que l'on sache s'ils incluent un abondement équivalent. Le détail figure au chapitre 3.2.

4.7 Ce que l'avenant apporte à une question restée ouverte

L'Observatoire a documenté sur son site, page consacrée à la ligne, l'agrément de gestionnaire d'infrastructure conventionné délivré à Socorail par l'Établissement public de sécurité ferroviaire le 11 juin 2018, par la décision A/MC/2018-06-198, pour cinq ans et cinq lignes du Grand Est dont Oiry-Sézanne et Sézanne-Esternay. Il y a également établi que cet agrément arrivait à échéance le 11 juin 2023, que la liste officielle de l'établissement du 9 juillet 2026 mentionne une délivrance du 29 janvier 2025 valable jusqu'au 30 avril 2028 sans détail du périmètre ligne par ligne, enfin que le document de référence du réseau publié par SNCF Réseau ne cite Socorail nulle part. La question de savoir qui gère réellement cette ligne y restait sans réponse vérifiable.

L'avenant en apporte un fragment. Il nomme le titulaire du marché attribué le 19 avril 2024, un groupement composé de TSO mandataire, d'Offroy et de Socorail. L'entreprise agréée en 2018 sur cette ligne est donc présente dans le groupement attributaire de 2024, cette fois aux côtés d'un mandataire qui est une entreprise de travaux.

Ce constat éclaire une contradiction jusqu'ici irrésolue. Interrogé le 19 mai 2026, le service maintenance de TSO a répondu que l'entreprise n'était pas gestionnaire d'infrastructure conventionné au sens réglementaire sur cette affaire, qu'elle y intervenait comme maître d'œuvre et mandataire travaux, ajoutant qu'elle se rapprochait de SNCF Réseau. La lecture la plus simple est que la qualité réglementaire repose, au sein du groupement, sur Socorail plutôt que sur le mandataire. Aucun document consulté ne le formule et cette lecture demeure une hypothèse, mais elle réconcilie une réponse d'entreprise et un préambule contractuel qui, jusqu'ici, se contredisaient.

Elle laisse intacte une zone d'ombre, qu'elle déplace dans le temps. L'agrément de 2018 expirait le 11 juin 2023. Le marché a été attribué le 19 avril 2024. Le renouvellement identifié date du 29 janvier 2025. Aucun document retrouvé n'établit la situation entre ces dates, ni le périmètre exact couvert par le renouvellement.

4.8 Ce que l'Observatoire ne dit pas

Reste la question laissée ouverte au point 4.5, celle des 4 815 735 euros portés à la provision pour risques sans qu'aucun des trois documents n'en indique le motif. Elle appelle une réponse claire sur ce que l'Observatoire affirme et sur ce qu'il n'affirme pas.

Il ne dit pas que cette provision serait injustifiée. Il faudrait pour cela démontrer l'absence d'un motif, ce qu'aucun document ne permet.

Les explications possibles ne manquent pas. Des besoins révélés par les études du gestionnaire d'infrastructure, encore trop imprécis pour être chiffrés, ne peuvent pas être inscrits au poste Travaux, une provision est alors le seul emplacement disponible. L'article 6.3.2.2 des conditions particulières prévoit par ailleurs que SNCF Réseau ne prend pas à sa charge les surcoûts présentés par le titulaire du contrat, ce qui fait peser tout le risque de dépassement sur les cofinanceurs et rend une réserve large parfaitement rationnelle. L'avenant abandonne enfin l'index ING et ramène le taux d'actualisation de la phase 2 de 24,7 à 22,2 %, l'indexation prévisionnelle passant de 5 772 863 à 4 695 623 euros, ce qui traduit un déplacement partiel du risque de prix vers la réserve. Ce dernier mouvement ne couvre toutefois qu'un cinquième de la hausse constatée.

Aucune de ces explications n'apparaît dans les documents examinés. Ce qui est établi tient donc en une phrase : la révision d'une opération financée sur fonds publics a maintenu dans son périmètre les deux tiers d'un écart constaté, sans que le contrat, son annexe financière ou le rapport soumis à l'assemblée qui l'a votée n'en fasse état, alors que la clause qui fonde cette révision ne prévoit pour cet écart qu'une seule destination.

Une pièce trancherait. L'article 5 des conditions particulières institue un comité technique et financier réuni au moins deux fois par an, a minima en février, pour un bilan d'étape portant notamment sur les coûts. Son compte rendu a été demandé à SNCF Réseau le 10 juillet 2026, puis aux services de l'État le 17 juillet. Il n'a pas été communiqué.

Une dernière réserve, de méthode. Les provisions des conventions Coolus-Luyères et Troyes-Polisot, examinées au chapitre 5.5, sont celles de leur signature. Elles ne se comparent pas au taux révisé d'Oiry-Esternay. Coolus-Luyères contient une clause de réajustement identique à l'article 6.3.2.1, tandis que le budget primitif 2026 du Département de la Marne fait apparaître sur cette ligne une réduction d'autorisation de programme de 1 054 412 euros, indice sérieux qu'un avenant existe là aussi, dont le contenu n'est pas connu. Quant à Troyes-Polisot, sa convention relève d'un montage différent, sans contrat de gestionnaire d'infrastructure ni appel d'offres comparable. Toute comparaison chiffrée entre états révisés devra attendre ces documents.

5. Comparaison avec des opérations similaires

5.1 Trois conventions, une seule délibération

Trois lignes capillaires fret champardennaises ont été financées sous le même dispositif régional CAPFRET, par le même maître d'ouvrage, leurs conventions ayant été approuvées par une seule et même délibération de la Commission permanente du Conseil régional Grand Est, la N°22CP-1814 du 21 octobre 2022, qui affecte à l'ensemble une autorisation de programme de 15 537 500 euros, exactement la somme des trois participations régionales. Si trois opérations publiques ont jamais été comparables, ce sont celles-là.

Une précision de méthode, qui corrige les éditions précédentes. Les documents obtenus sur le portail des délibérations de la Région portent les dates du 31 août 2022 (Oiry-Esternay, Troyes-Polisot) et du 6 septembre 2022 (Coolus-Luyères). Ce sont les dates de dépôt des fichiers, non des dates de signature. Les pages de signature des conditions particulières sont vierges. Le préambule d'Oiry-Esternay indique que le Président du Conseil régional agit « en vertu de la délibération n° 22CP-1814 du 21/10/2022 » ; celui de Coolus-Luyères vise en outre une délibération du conseil communautaire de l'agglomération de Châlons-en-Champagne du 10 novembre 2022. Aucune de ces conventions ne peut donc avoir été signée avant ces dates. Les documents en main sont les projets annexés à la délibération d'approbation. **La convention signée, avec sa date, figure au périmètre des documents demandés.**

5.2 Oiry-Esternay et Coolus-Luyères : deux lignes jumelles, aucune comparaison possible

Ce chapitre compare les deux conventions dans l'état où elles ont été signées. Il ne tient pas compte de l'avenant n°1 d'Oiry-Esternay du 30 avril 2026, examiné au chapitre 4, ni d'un éventuel avenant à la convention de Coolus-Luyères, dont l'existence est probable sans être établie : cette convention comporte à son article 6.3.2.1 la même clause de réajustement après appel d'offres, tandis que le budget primitif 2026 du Département de la Marne porte sur cette ligne une réduction d'autorisation de programme de 1 054 412 euros, du même ordre que celle constatée sur Oiry-Esternay. Comparer un état révisé à un état initial reproduirait, sous une autre forme, l'erreur de dénominateur que ce chapitre s'emploie précisément à écarter. Les avenants aux conventions Coolus-Luyères et Troyes-Polisot figurent au périmètre des documents demandés.

État à la signature	Oiry-Esternay	Coolus-Luyères
Ligne du RFN	002 000 et 010 000	006 000
Linéaire de la ligne	70 km, voie unique sur tout le parcours	77 km, **double voie de Châlons-en-Champagne à Nuisement (7,5 km)**, voie unique ensuite
Conditions économiques de référence	octobre 2021	janvier 2020
Risque d'interdiction de circulation (préambule)	à compter de 2023	à compter de 2023
Installations terminales embranchées desservies	5	11, plus les trains militaires du camp de Mailly
Trafic annuel (préambule)	150 trains chargés, 180 000 t nettes	320 trains chargés, 400 000 t nettes
Travaux localisés d'urgence, périmètre	ligne entière, 70 km	ligne entière, 77 km
Travaux localisés d'urgence, poste Travaux	1 628 299 €	1 372 237 €
Remise à niveau, périmètre	**ligne entière, 70 km**	**section Coolus - Mailly-le-Camp, 34,1 km**
Remise à niveau, poste Travaux	16 777 811 €	11 866 000 €
MOE, cumul des deux tranches	2 152 066 €	1 824 716 €
MOA	662 503 €	493 000 €
Provision pour risques	2 236 458 €	1 186 600 €
Provision, part du coût brut de la tranche de remise à niveau	**11,51 %**	**8,45 %**
Coût net total (conditions de référence)	23 457 137 €	16 742 553 €
Besoin de financement, euros courants	29 230 000 €	22 000 000 €

État à la signature	Oiry-Esternay	Coolus-Luyères
Part de l'État	45,0001 %	46,00 %
Durée de performance visée	**5 ans** à compter de la signature du contrat de GIC, sur la ligne entière	**10 ans** à compter de la signature du contrat de GIC, sur la seule section Coolus - Mailly-le-Camp ; limitation du risque de baisse de performance sur le reste de la ligne jusqu'à fin 2024 (annexe 2 ; le préambule des conditions particulières porte, pour ce même objectif, la date de 2026)
Reste de la ligne	aucun : la remise à niveau couvre les 70 km	« Phase 2 : Travaux de remise à niveau de certains constituants des sections de Mailly-le-Camp à Luyères qui feront l'objet d'une future convention de financement distincte de la présente » (préambule, p. 6)

Méthode et avertissement

Les montants ci-dessus sont repris à l'euro près des annexes 2 des deux conventions, qui décomposent le coût prévisionnel en quatre masses seulement : Travaux, maîtrise d'œuvre, maîtrise d'ouvrage, provision pour risques. Aucune des deux ne descend au niveau du poste de travaux. Toute conversion en euros par kilomètre suppose donc de diviser une masse par un linéaire, opération légitime seulement si le linéaire divisé est bien celui que la masse finance.

Or la remise à niveau de Coolus-Luyères ne porte pas sur les 77 kilomètres de la ligne, mais sur la seule section de Coolus à Mailly-le-Camp (article 3.2 des conditions particulières : « Section 1 : Coolus (km 0) - Nuisement (km 7,455) ; Section 2 : Nuisement (km 7,455) - Mailly-le-Camp (km 34,100) »). La section de Mailly-le-Camp à Luyères fait l'objet d'une convention future et distincte, ce que le préambule énonce expressément. **Diviser les montants de Coolus-Luyères par 77 kilomètres, comme le faisaient les lectures antérieures fondées sur des sources de presse, produit un coût kilométrique artificiellement bas. La présente évaluation ne le fait pas.** L'intitulé même de la convention porte la mention « ligne Coolus-Luyères », sans restriction de section : seule la lecture du préambule et de l'article 3.2 fait apparaître le périmètre réel.

Un second piège, que l'Observatoire signale contre lui-même. La section 1 de Coolus-Luyères, du km 0 au km 7,455, est celle que le préambule décrit comme étant à double voie. Le linéaire de *ligne* remis à niveau est de 34,1 kilomètres. Le linéaire de *voie* est supérieur. Il dépend d'une donnée que les documents ne fournissent pas : les deux voies de la section double sont-elles reprises, ou une seule. Selon la réponse, le poste Travaux de remise à niveau de Coolus-Luyères ressort entre **285 549 euros du kilomètre de voie** (hypothèse des deux voies reprises, 41,555 km de voie) et **347 977 euros du kilomètre** (hypothèse d'une seule voie, 34,1 km). Celui d'Oiry-Esternay, ligne à voie unique sur tout son parcours, ressort à **239 683 euros du kilomètre** (16 777 811 € divisés par 70 km).

Le kilomètre remis à niveau de Coolus-Luyères est donc, selon l'hypothèse retenue, de 19 % à 45 % plus coûteux que celui d'Oiry-Esternay. **Ce résultat est énoncé tel qu'il vient et il n'est pas retenu comme argument, parce qu'il ne prouve rien.** Il s'explique d'abord par la densité respective des programmes. Coolus-Luyères remplace 29 200 traverses sur sa section, soit entre 703 et 856 traverses au kilomètre de voie selon la même incertitude, contre 21 120 traverses de voie principale sur 70 kilomètres pour Oiry-Esternay, soit environ 302 au kilomètre : un programme deux à trois fois plus dense en traverses. Il s'explique ensuite par les conditions économiques de référence, octobre 2021 pour l'une, janvier 2020 pour l'autre, soit vingt et un mois d'indexation au sens de l'indice TP01 dans une période de forte hausse des matériaux, écart qui joue optiquement en faveur de Coolus-Luyères. Le programme d'Oiry-Esternay comprend par ailleurs 10 182 mètres de rail remplacés et 800 mètres de voie entièrement renouvelée, quand celui de Coolus-Luyères ne prévoit que 80 coupons de rail (un coupon désigne un remplacement localisé, de longueur variable selon le défaut traité, à distinguer d'un renouvellement continu au mètre linéaire). Faute de connaître le linéaire que représentent ces 80 coupons, la comparaison entre les deux programmes sur ce seul poste ne peut être chiffrée et le fait est signalé sans qu'il permette de conclure sur le sens ou l'ampleur de l'écart.

Les indices TP01 et ING sont les deux indices de référence utilisés dans ces conventions pour convertir les montants en euros constants en euros courants : le TP01 porte sur le coût des travaux, l'ING sur celui des études. Leur usage

est fixé à l'article 6.4 des conditions générales financeurs publics du 15 mars 2018, jointes en annexe 1. Leur formule de révision figure aux conditions particulières de chaque convention.

La conclusion est de méthode et elle est le cœur du présent document

Deux opérations conduites par le même maître d'ouvrage, sous le même dispositif, approuvées le même jour par la même assemblée, **ne peuvent pas être comparées, parce qu'aucune des deux conventions ne rattache l'argent aux quantités.** On peut diviser des masses par des kilomètres et obtenir tour à tour la démonstration d'un surcoût ou celle d'une économie, selon le dénominateur retenu. C'est vrai jusque dans le choix du linéaire lui-même, comme le montre l'incertitude sur la double voie de Coolus. Aucun de ces chiffres n'a de valeur probante tant que la décomposition par poste de travaux n'est pas communiquée. C'est cette décomposition et elle seule qui permettrait de dire si le kilomètre d'Oiry-Esternay a été payé au juste prix. Son absence n'est pas une lacune formelle : **elle rend toute vérification externe impossible, y compris pour l'Observatoire, qui n'a pu obtenir cette décomposition ni de SNCF Réseau, ni d'AFIT France, ni de la Région Grand Est, ni du Département de la Marne, ni de la Préfecture, ni de la Sous-Préfecture, pourtant tous sollicités sur ce même point le 11 juin 2026.**

5.3 Première asymétrie documentée : les ouvrages d'art

Sur un point, en revanche, les programmes des trois conventions se laissent lire sans ambiguïté et ce point est le plus grave du dossier.

Le programme de **Coolus-Luyères**, établi par SNCF Réseau en phase d'études exploratoires, intègre explicitement sept interventions sur ouvrages d'art : réparation du pont métallique du PK 0,480, réfection de la peinture et travaux divers sur le pont-rail du PK 0,496, remplacement du tablier du pont-rail du km 14,676, réfection de l'étanchéité du pont-rail du km 15,961, réfection de l'étanchéité et rejointement du pont-rail du km 24,562, comblement des buses des km 12,145 et 21,543. Sept interventions, dont un tablier et un pont métallique, sur 34,1 kilomètres.

Le programme de **Troyes-Polisot**, qui figure à l'article 2 des conditions particulières et non à l'annexe 2, intègre trois interventions sur ouvrages d'art : réfection de l'étanchéité et de la voûte du pont-rail du PK 170,514, travaux divers sur le pont-rail du PK 171,258, confortement des fondations du pont-rail du PK 172,190. Trois interventions, dont un confortement de fondations, **sur 7,2 kilomètres**.

Le programme d'**Oiry-Esternay**, établi par le même maître d'ouvrage, dans la même phase d'études exploratoires, la même année, tient sur **70 kilomètres** en une seule ligne, reproduite ici mot pour mot : « Travaux de réfection des ouvrages d'art : aqueduc du km 27.631, PRA du km 123.123, dalot du km 118.687, aqueduc du km 115.805 ». Quatre ouvrages nommés, dont un pont-rail, **sans une seule nature d'intervention précisée** : ni tablier, ni voûte, ni étanchéité, ni rejointement, ni confortement de fondations. Là où les deux autres conventions disent ce qu'elles paient, celle d'Oiry-Esternay se borne à énumérer.

Le tunnel de Vindey, 540 mètres, ouvrage n° 51645.1 de l'inventaire des tunnels ferroviaires de France, n'y figure pas. Un pont-rail métallique, relevé par l'Observatoire à proximité immédiate du tunnel (coordonnées approximatives 48.693829 / 3.707827), n'y figure pas davantage. L'un comme l'autre font l'objet de la demande de communication adressée à SNCF Réseau le 10 juillet 2026. Le 13 juillet 2026 à 17h06, le Directeur du Pôle Communication de la Direction régionale Grand Est en accuse réception en deux phrases, sans communiquer aucun document, sans aborder aucune des demandes formulées et sans fixer aucune échéance. Le délai d'un mois du Code des relations entre le public et l'administration continue de courir.

Une réserve doit être posée ici avant toute autre chose. L'Observatoire la pose lui-même. Le programme est un programme prévisionnel, arrêté en phase d'études exploratoires, dont la convention précise qu'il sera établi définitivement à l'issue des études du GIC. L'absence du tunnel de Vindey de cette liste n'est donc pas, en droit, une exclusion définitive.

Cette réserve a toutefois cessé de protéger le silence qu'elle explique. L'avenant n°1 du 30 avril 2026 reconduit cette liste de quatre ouvrages sans y ajouter une ligne, reconduisant avec elle la formule qui la présente comme provisoire, « au stade actuel de l'émergence de l'opération ». Le marché de gestionnaire d'infrastructure a été attribué le 19 avril 2024, les études qu'il prévoit ont eu lieu, puis les parties ont rouvert leur contrat deux ans plus tard sans toucher à ce programme. Un document établi en 2026 qualifie donc encore d'exploratoire une liste arrêtée en 2022, sur laquelle quatre années d'études n'ont produit aucune modification écrite. Ou bien ces études n'ont rien trouvé qui mérite d'y figurer, ou bien ce qu'elles ont trouvé n'a pas été porté à la connaissance des assemblées qui financent. La question n'est plus de savoir si l'exclusion est acquise, elle est de savoir sur quel document elle repose, ou sur quel document repose la décision inverse.

L'Observatoire a documenté le 30 juin 2026, photographies à l'appui, des fissures dans les piédroits du tunnel, des blocs désolidarisés à joints ouverts et des efflorescences de calcite. Une demande de communication des rapports de visite de cet ouvrage a été adressée à SNCF Réseau le 10 juillet 2026. La question qu'elle porte est simple et n'appelle aucune interprétation : **la même maîtrise d'ouvrage a su décrire, poste par poste, trois interventions sur ponts-rails au programme de sept kilomètres de ligne dans l'Aube et sept interventions sur ouvrages d'art à celui de trente-quatre kilomètres dans la Marne. Sur quel document repose le programme des soixante-dix kilomètres d'Oiry-Esternay, qui nomme quatre ouvrages sans décrire un seul travail et qui ne mentionne pas le tunnel de Vindey ? Qu'ont donc étudié les 2 152 066 euros de maîtrise d'œuvre prévus sur cette ligne, ramenés à 1 484 685 euros par l'avenant n°1 ?**

Une précision d'honnêteté sur ce même poste : la part de maîtrise d'œuvre d'Oiry-Esternay, soit 11,7 % du montant Travaux à la signature, est inférieure à celle de Coolus-Luyères, 13,8 %, tandis que les parts de maîtrise d'ouvrage rapportées à cette même base sont alors quasiment identiques, 3,6 % contre 3,7 %. L'avenant relève ces deux taux, la maîtrise d'œuvre passant à 12,3 % du poste Travaux révisé et la maîtrise d'ouvrage à 3,8 %, les trois masses ayant baissé dans des proportions voisines. Ces taux révisés ne se comparent plus à ceux de Coolus-Luyères, dont l'état après un éventuel avenant n'est pas connu. Dans les deux états, l'hypothèse d'une ingénierie anormalement gonflée en pourcentage ne se vérifie pas. Ce n'est pas le taux qui pose question, c'est le contenu : ce que ces études ont produit et ce qu'elles ont écarté.

5.4 Deuxième asymétrie documentée : le taux de maîtrise d'œuvre de la tranche d'urgence

Le taux cumulé masque une décomposition plus précise. Ventilée par tranche, la comparaison des trois conventions fait apparaître un fait qui ne se discute pas.

	Oiry-Esternay	Coolus-Luyères	Troyes-Polisot
Approbation	Délibération N°22CP-1814 du 21/10/2022	idem	idem
Conditions économiques de référence	10/2021	01/2020	01/2020
Fin de travaux prévue, tranche d'urgence	2025	2024	2027
Fin de travaux prévue, tranche de remise à niveau	2025	2025	2024
Travaux, tranche TLU	1 628 299 €	1 372 237 €	1 715 296 €
MOE, tranche TLU	161 041 €	135 716 €	169 645 €
Taux MOE / Travaux, TLU	**9,890137 %**	**9,890128 %**	**9,890130 %**
Travaux, tranche remise à niveau	16 777 811 €	11 866 000 €	1 630 000 €
MOE, tranche remise à niveau	1 991 025 €	1 689 000 €	240 000 €
Taux MOE / Travaux, remise à niveau	11,87 %	14,23 %	14,72 %
Régime de maîtrise d'ouvrage	GIC	GIC	SNCF Réseau

Sur la tranche 1, le rapport entre le montant de maîtrise d'œuvre et le montant des travaux est identique sur les trois conventions **à moins de deux dix-millièmes de point près**. Cette précision n'est pas un artifice d'écriture : trois lignes distinctes, trois montants de travaux différents, aboutissant à un rapport identique à ce niveau de détail, c'est la

signature d'un forfait appliqué mécaniquement, non celle de trois évaluations techniques indépendantes qui convergeraient par coïncidence.

Le constat se renforce d'une observation de régime. Les fiches opération d'Oiry-Esternay et de Coolus-Luyères indiquent une opération « réalisée sous la maîtrise d'ouvrage d'un gestionnaire d'infrastructure conventionné ». Celle de Troyes-Polisot indique une opération « réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau ». Les deux montages diffèrent. Le taux de maîtrise d'œuvre de la tranche d'urgence, lui, franchit cette différence de régime sans varier d'un dix-millième.

Sur la tranche 2, ce même rapport varie de 11,87 à 14,72 % selon la ligne. Aucun document consulté n'explique cette variation, ni l'identité du taux sur la tranche 1. La présente évaluation ne tranche pas entre les hypothèses possibles et se limite au constat. La question posée à SNCF Réseau le 10 juillet 2026 sur la méthode de calcul de la maîtrise d'ouvrage se pose aussi pour la maîtrise d'œuvre de la tranche d'urgence, au-delà de la seule ligne Oiry-Esternay.

> Sources : annexes 2 des trois conventions approuvées par la délibération N°22CP-1814. La colonne porte le nom de la convention, Troyes-Polisot : sa tranche d'urgence couvre l'ensemble des 35 kilomètres de la ligne (article 2 des conditions particulières, « TLU sur l'ensemble de la ligne Troyes Polisot »), quand sa tranche de remise à niveau ne porte que sur la section Troyes-Buchères. Le coût brut de cette tranche de remise à niveau, dont la cellule est laissée vide dans la source, est reconstitué par addition des trois postes (1 630 000 + 240 000 + 68 000 = 1 938 000 €).

5.5 Troisième asymétrie documentée : la provision pour risques à la signature

Les trois conventions dotent chacune leur tranche de remise à niveau d'une provision pour risques. Aucune des trois n'en explique le mode de calcul. Le tableau ci-dessous compare les trois lignes dans l'état où elles ont été signées, seul état où la comparaison a un sens : le taux d'Oiry-Esternay y est celui de la convention, non celui que l'avenant du 30 avril 2026 lui a substitué.

État à la signature	Oiry-Esternay	Coolus-Luyères	Troyes-Polisot
Coût brut de la tranche de remise à niveau	19 431 339 €	14 048 000 €	1 938 000 €
Provision pour risques	2 236 458 €	1 186 600 €	170 000 €
Taux de provision	**11,51 %**	**8,45 %**	**8,77 %**

Coolus-Luyères et Troyes-Polisot se tiennent dans un mouchoir de poche. Oiry-Esternay se détache. L'écart représente **595 141 euros** de provision supplémentaire par rapport à ce qu'aurait donné l'application du taux de Coolus-Luyères au même coût brut.

Contrairement au taux de maîtrise d'œuvre cumulé, dont on a vu qu'il ne révélait aucune anomalie en pourcentage, cet écart-là est réel, il est chiffré, il porte sur des documents contractuels approuvés le même jour par la même assemblée. La présente évaluation n'en tire aucune conclusion et ne suggère aucune explication : une provision plus élevée peut se justifier par un aléa technique documenté, par un linéaire plus étendu, par la nature des ouvrages rencontrés. Simplement, aucun des documents obtenus ne dit lequel.

Deux explications spontanées se présentent et aucune des deux ne résiste aux chiffres.

La longueur du linéaire d'abord. La section remise à niveau de Troyes-Polisot (7,2 km) et celle de Coolus-Luyères (34,1 km), de longueurs très différentes, affichent un taux quasiment identique. Aucune progression proportionnelle à la longueur ne se dégage de ces trois points.

L'urgence ensuite. Les préambules d'Oiry-Esternay et de Coolus-Luyères font apparaître, l'un comme l'autre, **un risque d'interdiction de circulation à compter de 2023**. Le niveau de risque déclaré est le même sur les deux lignes. Il ne distingue pas un taux de provision de 11,51 % d'un taux de 8,45 %.

Et une provision est, par construction, une somme dont la consommation doit être justifiée a posteriori. Ce justificatif figure au périmètre des documents demandés.

Ce tableau ne vaut que pour l'état initial des trois conventions. Le taux d'Oiry-Esternay a depuis été porté à 57,70 % par l'avenant n°1, dans les conditions exposées au chapitre 4. Prolonger la comparaison au-delà de la signature supposerait de connaître le sort réservé aux provisions des deux autres lignes, ce qui n'est pas le cas. Coolus-Luyères comporte à son article 6.3.2.1 une clause de réajustement identique à celle qui fonde l'avenant d'Oiry-Esternay, tandis que le budget primitif 2026 du Département de la Marne porte sur cette ligne une réduction d'autorisation de programme de 1 054 412 euros, indice sérieux qu'un avenant y est intervenu. Troyes-Polisot relève pour sa part d'un montage différent, sans contrat de gestionnaire d'infrastructure ni appel d'offres comparable. Aucune conclusion comparative ne peut donc être tirée entre états révisés tant que ces documents n'auront pas été obtenus.

5.6 Quatrième asymétrie documentée : la durée de performance achetée

C'est peut-être la plus simple à énoncer et la plus difficile à expliquer.

	Durée de performance visée	Source
Oiry-Esternay	**5 ans** à compter de la signature du contrat de GIC	Annexe 2 et article 3.1 des conditions particulières
Coolus-Luyères	**10 ans** à compter de la signature du contrat de GIC	Annexe 2 et article 3.1 des conditions particulières
Troyes-Polisot	**10 ans** à compter de l'achèvement des travaux	Annexe 2 et article 2 des conditions particulières

Trois conventions, un seul dispositif, un seul maître d'ouvrage, une seule délibération. Deux lignes obtiennent dix ans. La troisième, celle dont le besoin de financement est de loin le plus élevé, obtient cinq ans. Aucun document consulté n'explique cette différence. Elle n'est ni commentée, ni justifiée, ni même signalée dans les délibérations.

Le corollaire arithmétique est le suivant, établi sur les seules données des trois préambules et des trois plans de financement.

	Besoin de financement	Tonnage annuel (préambule)	Durée contractuelle	€ par tonne annuelle et par année de pérennité
Oiry-Esternay	29 230 000 € à la signature, 25 759 484 € après avenant	180 000 t	5 ans	**32,5 €**, ramené à **28,6 €**
Coolus-Luyères	22 000 000 €	400 000 t	10 ans	**5,5 €**
Troyes-Polisot	5 270 000 €	95 000 t	10 ans	**5,5 €**

Deux lignes indépendantes, de tailles et de trafics très différents, tombent exactement sur la même valeur. La troisième est six fois au-dessus.

Les réserves qui accompagnent ce tableau doivent être lues avec lui, elles ne sont pas une clause de style. Les 22 millions de Coolus-Luyères ne financent la remise à niveau que de la moitié du linéaire, une seconde phase étant annoncée pour Mailly-le-Camp à Luyères ; le rapport d'activité 2024 de l'AFIT France montre d'ailleurs 3,38 millions d'euros d'autorisations d'engagement supplémentaires de l'État sur cette ligne au titre de l'exercice 2024, dont le périmètre exact n'est pas établi. Les 5,27 millions de Troyes-Polisot ne financent la remise à niveau que de 7,2 kilomètres sur 35. Les 29,23 millions d'Oiry-Esternay couvrent, eux, les 70 kilomètres de la ligne. Le ratio n'est donc pas à périmètre égal et il ne prouve rien à lui seul.

Il est reproductible et entièrement sourcé sur les trois conventions. Il n'est expliqué par aucun document communiqué. C'est le statut que la présente évaluation donne à tous ses constats, sans exception.

5.7 Autres points de comparaison

La ligne **Troyes-Polisot** (ligne 838 000 du RFN, 35 km, voie unique en antenne dans l'Aube, trafic annuel de 95 000 tonnes pour 80 trains, desserte du silo Vivescia de Buchères et du site Soufflet de Polisot) porte sur des travaux localisés d'urgence sur l'ensemble du linéaire et sur la remise à niveau de la seule section Troyes-Buchères, du PK 169,848 au PK 177. Le besoin de financement de la convention, **5 270 000 euros courants HT**, couvre ces deux tranches ensemble : il ne doit pas être rapporté aux seuls 7,2 kilomètres remis à niveau. Rapporté à ce linéaire de 7,2 kilomètres, le poste Travaux de la tranche remise à niveau ressort à 226 389 euros du kilomètre, à comparer avec la prudence méthodologique exposée plus haut aux 239 683 euros d'Oiry-Esternay.

Une réserve propre à cette convention doit être posée. Son annexe 2 ne comporte, en regard de la tranche de remise à niveau, qu'une seule ligne : « Le programme exact des travaux sera établi lors des études avant-projet/projet. » Le programme figure en réalité à l'article 2 des conditions particulières, sous la forme d'un tableau « Unité / Quantité de la section 1 » qui énumère trois interventions sur ouvrages d'art et six sur passages à niveau. Ce tableau ne comporte **aucune quantité de voie** : ni traverses, ni rail, ni ballast, ni nivellement. Un million six cent trente mille euros de travaux de remise à niveau de voie sont ainsi approuvés sans qu'une seule quantité de voie soit spécifiée. Le ratio de 226 389 euros du kilomètre calculé ci-dessus divise donc un montant par un linéaire, sans qu'aucun contenu de voie ne s'interpose entre les deux. Il est mentionné pour ce qu'il vaut, c'est-à-dire pour illustrer une fois de plus l'objet même de ce document : dans les trois conventions, l'argent n'est jamais rattaché aux quantités.

Une autre convention, antérieure, concerne la même ligne Troyes-Polisot : celle de 2017, portant sur 2 100 000 euros courants pour l'ensemble des 35 kilomètres. Seule son annexe 3, l'échéancier des engagements de dépenses, est en main ; son annexe 2, celle qui porterait la décomposition par poste, n'a pas été obtenue. Aucune comparaison n'est donc possible sur cette convention antérieure, faute du document correspondant. Ce montant de 2017 est distinct de la tranche de 2022 et ne doit pas lui être ajouté sans précaution.

La ligne **Aubrais-Orgères** (Centre-Val de Loire, 34 km, 7,55 M€, pérennité annoncée de dix ans) reste un point de comparaison documenté (Actu-Transport-Logistique, 25 mai 2021 ; Préfecture Centre-Val de Loire, août 2022), avec la même réserve de méthode, à laquelle s'ajoute une particularité : cette ligne dessert la base aérienne militaire de Bricy, ce qui a pesé dans la structure de financement, la part de l'État s'élevant selon ces sources à 58 %.

Les sources de presse relatives à Coolus-Luyères, qui donnaient selon les cas un linéaire de 75 à 89 kilomètres et un montant de 45,8 à 50 millions d'euros cumulés sur plusieurs tranches, sont désormais écartées comme base de calcul. Leur dispersion illustrait déjà le défaut de transparence ; les conventions montrent en outre qu'aucune de ces sources ne précisait le périmètre réellement remis à niveau. Enfin, une recherche a été menée en juillet 2026 pour situer Oiry-Esternay dans une fourchette européenne : elle n'a abouti à aucun comparateur exploitable, les données publiques disponibles portant sur des lignes à grande vitesse, des corridors structurants ou des réseaux urbains, sans cas documenté de ligne capillaire fret à faible trafic.

La contre-expertise régionale de 2022 sur les coûts de SNCF Réseau : un montant retrouvé, des conclusions qui échappent toujours au public

Le 8 avril 2022, la Région Grand Est a engagé une mission de contre-expertise technique et financière sur cinq lignes capillaires fret nécessitant un programme de travaux d'urgence, pour un coût de **258 000 euros TTC** entièrement financé par la Région (délibération N°22CP-668).

La fiche de dispositif CAPFRET, annexée à la délibération N°22SP-1900 du 20 octobre 2022, désigne cette mission et nomme les cinq lignes : « pour conforter les préconisations techniques, la Région a engagé une contre-expertise des études diligentées par SNCF Réseau sur les 5 lignes pour lesquelles le montant des investissements est le plus élevé : **Oiry/Esternay**, Coolus/Luyères, Troyes/Polisot, Neufchateau/Gironcourt et Pont Saint Vincent/Rosières aux Salines. » Montant, année, objet et nombre de lignes concordent avec la délibération N°22CP-668.

Cette démarche répondait à des coûts que la Région elle-même jugeait alors difficilement explicables. La fiche CAPFRET indique que SNCF Réseau a présenté en 2021 un montant global de travaux de **289 millions d'euros** pour les capillaires du Grand Est, réévalué à **171,6 millions** après phasage et premiers résultats des études de faisabilité. Elle qualifie ce niveau d'engagement de « véritable **mur** d'investissement ». La formule de Guillaume Maréchal, conseiller régional en charge du dossier, rapportée par Actu-Transport-Logistique le 17 mai 2022 (« Nous sommes face à un mur »), reprend donc mot pour mot celle d'un document officiel de la Région.

La délibération N°22CP-668 n'apparaît sur le portail public des délibérations de la Région qu'à la condition de connaître déjà sa référence exacte : une recherche par mots-clés ne la fait pas remonter (constat du 10 juillet 2026). **Les conclusions détaillées de cette contre-expertise sur les coûts unitaires de SNCF Réseau restent, à ce jour, hors de portée du public.** Ce que la Région a obtenu grâce à ces 258 000 euros n'a jamais été rendu accessible. Pour une dépense de cet ordre financée sur fonds publics, les citoyens sont fondés à en connaître les conclusions. La Région est en revanche parfaitement fondée à exiger aujourd'hui que les financeurs du programme Oiry-Esternay disposent de la décomposition budgétaire par poste à laquelle ils ont droit.

6. Ce que le programme documente, ce qu'il ne chiffre pas

L'annexe 2 fournit deux choses : le programme physique détaillé, dont les quantités sont reproduites au chapitre 1, puis la décomposition financière par grande masse et par phase, reproduite ci-dessous à l'euro près.

En € HT, conditions économiques 10/2021, état à la signature	Phase 1 (TLU)	Phase 2 (remise à niveau)	Cumul
Travaux	1 628 299 €	16 777 811 €	18 406 110 €
MOE	161 041 €	1 991 025 €	2 152 066 €
MOA	0 €	662 503 €	662 503 €
Coût brut	**1 789 340 €**	**19 431 339 €**	**21 220 679 €**
Provision pour risques	0 €	2 236 458 €	2 236 458 €
Coût net	**1 789 340 €**	**21 667 797 €**	**23 457 137 €**

Le besoin de financement de 29 230 000 euros courants résulte de l'actualisation de ce montant, aux taux globaux de 23,5 % pour la phase 1 et de 24,7 % pour la phase 2, indices TP01 et ING, annexe 2 pages 3 et 4. L'avenant n°1 révise ces montants dans les conditions exposées au chapitre 4 : le cumul du poste Travaux tombe à 12 065 950 euros, celui de la maîtrise d'œuvre à 1 484 685 euros, celui de la maîtrise d'ouvrage à 461 033 euros, la provision est portée à 7 052 193 euros et le taux d'actualisation de la phase 2 ramené à 22,2 %, l'index ING étant abandonné.

> **Ce que l'annexe 2 ne fait jamais, c'est le lien entre les quantités et l'argent.** Le programme physique est intégralement quantifié : 20 135 traverses de voie principale, 985 traverses béton, 1 200 traverses de voie de service, 10 182 mètres de rail, 800 mètres de renouvellement complet, 600 éclisses, 12 appareils de voie déposés, 35 passages à niveau, 70 kilomètres de traitement de végétation. L'enveloppe est intégralement chiffrée, phase par phase et masse par masse. Aucune ligne, dans aucun des deux documents, ne relie l'un à l'autre. Le coût des 20 135 traverses n'est écrit nulle part. Celui des 35 passages à niveau non plus. Celui des quatre ouvrages d'art pas davantage.

Cette absence n'est pas une lacune de rédaction. Elle a une conséquence précise et vérifiable : elle interdit à quiconque n'est pas partie au marché de savoir ce qui a été payé pour quoi. Ni le citoyen, ni l'Observatoire, ni, en l'état des documents publics, les assemblées délibérantes qui ont voté les financements et leur révision.

Deux documents lèveraient cette impossibilité. Le premier est la décomposition du prix global et forfaitaire du marché de gestionnaire d'infrastructure attribué le 19 avril 2024, pièce dont l'existence est certaine puisque le préambule de l'avenant fonde sur elle la révision de la convention. Le second est le relevé définitif des dépenses comptabilisées, prévu par l'article 6.1.1 des conditions particulières, qui n'est pas encore exigible, l'opération n'étant pas achevée, mais qui établira un jour le coût réel de cette ligne.

En l'absence de ces deux pièces, la présente évaluation ne se prononce pas sur le niveau des prix pratiqués. Elle constate qu'aucun élément public ne permet de le faire. Cette impossibilité est le fait le plus constant de tout le dossier.

7. Lecture

Les analyses se rejoignent sur un même point et c'est l'argument central. Les réalisations physiques représentent, au terme des deux campagnes, entre 34 et 38 % des traverses de voie principale renouvelées avec des matériaux durables, soit six sur dix qui demeurent en place. Mais le montage financier traite cette régénération comme si elle expirait au bout de cinq ans, puisqu'un nouveau tour de table public sera nécessaire à l'échéance : la durée de cinq ans figure au contrat, quand deux lignes voisines, financées le même jour par la même assemblée, en obtiennent dix. Le président de la coopérative Novagrain avait lui-même pointé ce risque d'un nouvel abandon faute de financement de la maintenance au-delà des cinq années prévues (L'Ardennais, *Du neuf pour le fret ferroviaire entre Oiry et Esternay*, 2017).

À cet argument s'ajoute le comparateur sur conventions : trois opérations conduites par le même maître d'ouvrage sous le même dispositif et approuvées le même jour par la même assemblée **ne peuvent pas être comparées,**

parce qu'aucune des trois conventions ne rattache l'argent aux quantités. L'impossibilité de vérifier est elle-même le constat.

Le coût par tonne transportée baisse mécaniquement avec le volume : c'est la logique de base du fret ferroviaire. Or aucun des documents publics disponibles ne fait état d'une démarche visant à développer le trafic, qu'il s'agisse d'inciter les cinq embranchés existants à augmenter leurs volumes, d'en attirer de nouveaux, ou de réactiver la section Sézanne-Anglure qui conditionne pourtant l'accès ferroviaire de deux opérateurs actifs. Le programme engage 25,76 millions d'euros après avenant, contre 29,23 millions à la signature, pour maintenir l'existant, sans que la question du développement du trafic soit posée.

Indicateur	Situation actuelle	Objectif documenté
Trafic annuel	150 trains chargés, 180 000 t nettes, 5 ITE (convention, préambule p. 6)	Aucun document ne l'établit
Capacité de la ligne rénovée	Non communiquée	Non renseignée dans les sources disponibles
Stratégie de développement du trafic	Non communiquée	Absente de toute source consultée
Section Sézanne-Anglure (2 opérateurs actifs)	Derniers trains en décembre 2004 (L'Union-L'Est éclair, 16 décembre 2004) ; statut « Neutralisée » au fichier SNCF Réseau des lignes par statut, ligne 010 000, du PK 053+799 au PK 072+660 (mise à jour du 26 février 2026)	Aucun objectif chiffré publié

De deux choses l'une. Ou bien ces travaux ne tiennent réellement que cinq ans, auquel cas 367 993 euros par kilomètre pour un sursis quinquennal interrogent, d'autant que deux lignes voisines ont obtenu dix ans. Ou bien ils tiennent des décennies, comme leur nature l'indique, auquel cas la pérennité de cinq ans est une construction comptable qui programme par avance le retour devant les financeurs publics. Dans les deux cas, seule la décomposition du budget par poste permet de trancher, or ce document n'a jamais été communiqué.

L'avenant n°1 ne déplace pas cette alternative, il la resserre. La durée de cinq ans y est reconduite mot pour mot, le programme physique aussi, quantité par quantité. Ce qui a changé tient à la place occupée par la provision pour risques, désormais 57,70 % du coût brut de la phase 2 contre 11,51 % à la signature. Une part de l'enveloppe qui échappait déjà à tout décompte y échappe maintenant dans une proportion plus grande encore, sur une opération dont le prix de marché est pourtant connu depuis le 19 avril 2024.

8. Périmètre des documents manquants

L'obtention de la convention et de ses annexes le 9 juillet 2026 a refermé deux objets de demande (la fiche opération complète et la convention de financement avec son plan de financement détaillé) et a permis de circonscrire les autres avec une précision nouvelle. La liste ci-dessous n'est pas exhaustive par nature ; elle délimite le périmètre documentaire minimal sans lequel aucune appréciation de cohérence n'est possible.

1/14 Décomposition par poste de l'enveloppe Travaux. 18 406 110 euros HT cumulés à la signature (conditions économiques 10/2021), dont 16 777 811 euros pour la phase 2, ramenés par l'avenant n°1 à 12 065 950 euros dont 10 457 893 pour la phase 2, à programme physique inchangé. L'annexe 2 donne les quantités et le montant global par phase, jamais le lien entre les deux. C'est le document central, celui dont l'absence rend impossible toute vérification externe du rapport entre les quantités et les montants.

Ce document n'est pas une pièce hypothétique dont l'Observatoire postulerait l'existence. Le dispositif régional qui finance l'opération en impose la production. La fiche du dispositif CAPFRET, annexée à la délibération N°22SP-1900, énonce parmi les principes encadrant la mise en application financière du dispositif qu'il « sera exigé la systématisation de la prise en considération des optimisations des programmes proposées dans le cadre des contre-expertises techniques menées par le Conseil Régional, y compris pour les opérations portées sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, sous la forme d'estimations détaillées et optimisées des travaux, des frais de maîtrise d'ouvrage et des honoraires de maîtrise d'œuvre ». Estimations détaillées des travaux, des frais de maîtrise d'ouvrage et des honoraires de maîtrise d'œuvre : ce sont exactement les trois masses que l'annexe 2 laisse en bloc. Le régime d'aide exige donc, par écrit, la pièce que ni SNCF Réseau, ni AFIT France, ni la Région, ni le Département, ni la Préfecture, ni la Sous-Préfecture n'ont communiquée. Reste à savoir si elle a été produite et à qui

elle a été remise.

2/14 Décompte des quantités réellement posées à l'achèvement du programme. L'annexe 2 ne donne qu'un programme prévisionnel, arrêté en 2022 en phase d'études exploratoires, dont la convention indique qu'il sera établi définitivement à l'issue des études du GIC. Aucun document public ne restitue les quantités effectivement mises en œuvre. Cet objet est distinct du précédent : l'un rattache l'argent aux postes, l'autre rattache les postes à la réalité du terrain.

3/14 Le contrat de gestionnaire d'infrastructure conventionné. L'article 2 des conditions particulières indique que SNCF Réseau, maître d'ouvrage en tant que gestionnaire du réseau ferré national, délègue par convention la maîtrise d'ouvrage des études et travaux à un gestionnaire d'infrastructure conventionné, sur le fondement de l'article L. 2111-9 du code des transports. **Ce contrat est le pivot de tout le montage.** Son titulaire n'est pas nommé dans la convention, mais l'avenant n°1 le fait connaître : un groupement composé de TSO mandataire, d'Offroy et de Socorail, attributaire au 19 avril 2024. Sa date de signature demeure inconnue, alors que la pérennité de cinq ans court « à compter de la signature du contrat de GIC ». Son montant et son contenu ne sont pas publics. Le Document de Référence du Réseau de SNCF Réseau pour l'horaire de service 2026 (version 6 du 27 avril 2026, chapitre 1.6.3) n'inscrit pas cette ligne parmi les sections dont la gestion est confiée à un gestionnaire d'infrastructure conventionné : SNCF Réseau y demeure gestionnaire d'infrastructure. L'entreprise TSO, présente sur le chantier, y intervient comme maître d'œuvre mandataire, ce qui est un rôle distinct. Deux questions restent donc entières. Qui est titulaire du contrat de GIC visé par la convention de 2022 ? Ce contrat a-t-il seulement été conclu ? Sont demandés : le contrat, sa date, l'identité de son titulaire.

4/14 Le résultat de l'appel d'offres du contrat de GIC et l'avenant subséquent. L'annexe 2 cale cet appel d'offres en 2023. L'article 6.3.2.1 des conditions particulières prévoit qu'à son issue, si le montant réestimé s'écarte du montant prévisionnel, un comité de pilotage se réunit et **un avenant à la convention de financement est proposé pour entériner le choix retenu**. Cet avenant a été obtenu le 31 juillet 2026 sur le portail des délibérations de la Communauté d'agglomération Épernay, Coteaux et Plaine de Champagne. Il fait l'objet du chapitre 4. Demeurent attendus le montant du marché attribué le 19 avril 2024, dont l'avenant se borne à dire qu'il est inférieur aux prévisions, ainsi que la décision du comité de pilotage prévue par cette même clause.

5/14 La convention de financement signée. Les documents obtenus sont les projets annexés à la délibération d'approbation du 21 octobre 2022. La convention signée, avec la date de signature du dernier signataire, n'a pas été communiquée. Cette date commande le délai de caducité de six mois de l'article 7.4.

6/14 L'avenant signé et les avenants ultérieurs. L'avenant n°1 a été obtenu le 31 juillet 2026 dans sa version publiée, non signée. Sont demandés l'exemplaire signé et sa date, ainsi que tout avenant ultérieur. La convention prévoit elle-même trois cas de figure de modification aux articles 6.3.1, 6.3.2 et 6.3.2.3.

7/14 Décomposition du poste maîtrise d'œuvre (2 152 066 euros à la signature, 1 484 685 euros après avenant) et méthodologie de calcul du poste maîtrise d'ouvrage (662 503 euros, puis 461 033 euros). Le poste MOE appelle en particulier la question posée au chapitre 5.3 : quelles études ont été produites et sur quelle base documentée les ouvrages d'art majeurs de la ligne, dont le tunnel de Vindey, ont-ils été exclus du programme (demande adressée à SNCF Réseau le 10 juillet 2026) ? S'y ajoute la question du taux forfaitaire de la tranche d'urgence (chapitre 5.4).

8/14 Contenu des Études Exploratoires. L'annexe 2 indique que le programme a été identifié par SNCF Réseau « en phase Etudes Exploratoires ». Ce document amont fonde le périmètre retenu ; il demeure inaccessible à ce jour.

9/14 Suivi de la consommation de la provision pour risques, motif de sa réévaluation. 2 236 458 euros en phase 2 à la signature, soit 11,51 % du coût brut de la phase, contre 8,45 % sur Coolus-Luyères et 8,77 % sur Troyes-Polisot, zéro en phase 1. L'avenant n°1 porte ce montant à 7 052 193 euros, soit 57,70 % du coût brut révisé, sans qu'aucun des trois documents examinés au chapitre 4 n'en indique le motif. Consommée intégralement, partiellement ou dépassée : aucune pièce disponible ne permet de trancher. La justification du taux retenu comme celle de son emploi relèvent l'une et l'autre de la présente demande.

10/14 Comptes rendus du comité technique et financier et du comité de pilotage. L'article 5 des conditions particulières institue un comité technique et financier **semestriel**, se réunissant a minima en février de chaque année, qui « fera à l'occasion de la réunion de février un bilan global d'étape de l'opération tant sur l'avancement physique des études et travaux, des coûts, de la tenue des délais et des financements disponibles ». Il institue en

outre un **comité de pilotage annuel**, réuni avant le 31 mars, qui prend acte de toute modification du programme. Ces documents existent ou devraient exister depuis 2023 ; leur contenu demeure inconnu de l'Observatoire comme du public.

11/14 Compte-rendu financier de la phase 2017. Montant total 6 684 000 euros, deux conventions (5 834 000 et 850 000 euros), décomposition par financeur publique (dossier de presse SNCF Réseau du 1er juin 2017, plan de financement publié par la Communauté de communes de Sézanne Sud-Ouest Marnais, deux sources concordantes), décomposition par poste demeurée introuvable. Seule base de comparaison possible de l'évolution des coûts unitaires sur la même ligne.

12/14 Conclusions de la contre-expertise régionale de 2022. Avenants aux conventions de raccordement des embranchés. La première a été engagée par la délibération N°22CP-668 pour 258 000 euros TTC, portant selon la fiche CAPFRET sur cinq lignes dont Oiry/Esternay nommément ; elle n'a jamais été rendue publique. Les seconds sont visés par le préambule des conditions particulières, qui indique que le volet maintenance du contrat de GIC est financé « par les accords signés au travers des avenants aux conventions de raccordement des embranchés conclus parallèlement à la signature de cette présente convention » ; ils existent donc et datent de 2022. Le montant actuel de la contribution des chargeurs à la maintenance de la ligne, dont on sait seulement qu'il était de 2 euros par tonne sur le contrat précédent, n'est par conséquent pas établi.

13/14 Rapports d'inspection et programme de surveillance des ouvrages d'art absents de l'annexe 2. Au premier rang, le tunnel de Vindey, ouvrage n° 51645.1, 540 mètres, dont l'Observatoire a documenté le 30 juin 2026 des fissures en piédroits, des blocs désolidarisés à joints ouverts et des efflorescences de calcite. Au second, le pont-rail métallique relevé à proximité immédiate (coordonnées approximatives 48.693829 / 3.707827). Ni l'un ni l'autre ne figure au programme de l'annexe 2 (chapitre 5.3). Sont demandés les rapports de visite et d'inspection périodique de ces ouvrages, ainsi que l'état et le programme de surveillance de tout ouvrage d'art de la ligne non cité à l'annexe 2 (demande adressée à SNCF Réseau le 10 juillet 2026).

14/14 Diagnostic technique ayant fondé la fermeture de la ligne en mai 2014. Ce document est distinct des Études Exploratoires de 2022. Rien dans les sources réunies ne le documente et son existence même n'est pas établie à ce jour ; c'est précisément pourquoi sa communication, ou le constat de son inexistence, est demandée à SNCF Réseau depuis le 10 juillet 2026. Une ligne fermée sans diagnostic écrit, ou dont le diagnostic n'est pas conservé, ne serait pas un détail de procédure.

9. Fondement de la demande de communication et chronologie des démarches

9.1 Le droit applicable

La décomposition budgétaire d'une opération cofinancée par l'État, ses établissements et les collectivités constitue un document administratif au sens du Code des relations entre le public et l'administration (articles L300-1 et suivants, codifiant la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978). À ce titre, elle est en principe communicable à toute personne qui en fait la demande, sous réserve des occultations prévues par les articles L311-5 et L311-6 du CRPA.

Le silence gardé pendant un mois par l'administration sur une demande de communication vaut refus. Ce refus, exprès ou tacite, ouvre un délai de deux mois pour saisir la Commission d'accès aux documents administratifs (CADA), préalable obligatoire à tout recours contentieux.

Une réserve doit être anticipée. Certaines mentions couvertes par le secret des affaires, notamment les prix unitaires propres au titulaire du marché, peuvent être occultées avant communication. Cette réserve autorise l'occultation de mentions ponctuelles, elle ne justifie en aucun cas le refus de communiquer la décomposition par poste d'une opération financée sur fonds publics. La distinction est essentielle.

Un second principe doit être rappelé : **la disponibilité d'un document sur un portail public tiers n'éteint pas l'obligation de communication directe qui pèse sur l'administration détentrice.** L'Observatoire a fini par localiser lui-même la convention et ses annexes ; cela ne dispense aucun des organismes sollicités de répondre aux demandes qui leur ont été adressées.

9.2 La position de l'AFIT France au regard des documents

Le 3 juillet 2026, l'AFIT France oppose une négation écrite de détenir tout document utile relatif à l'opération. Le 6 juillet, elle indique que l'opération est financée par fonds de concours au titre du programme budgétaire 203 et décline d'identifier le service de l'État détenteur de la convention globale.

Quatre éléments, tous issus de documents publics, se heurtent à cette position.

Premier élément : la convention de financement nomme la convention AFITF que l'agence dit ne pas détenir. L'article 6.2 des conditions particulières d'Oiry-Esternay dispose : « La participation de l'Etat, au travers des fonds AFITF, à la phase TLU, sera financée par l'accord signé au travers de **l'avenant à la convention AFITF 2019**. Afin de respecter le calendrier décrit ci-avant, cet avenant à la convention AFITF 2019 devra être signé au plus tard pour le 31/12/2022. À défaut, les engagements pris dans le cadre de la présente convention seront caducs. » L'article 7.2 précise l'intitulé de ce document : « **convention AFITF relative aux opérations de pérennisation des lignes capillaires à potentiel fret programmées en 2019, avenantée dans le cadre de l'Engagement National pour le Fret Ferroviaire (ENFF)** ». La même clause figure, dans les mêmes termes, à l'article 5.2 de la convention Troyes-Polisot. Ce document est nommé, daté, avenanté. Sa signature conditionne la validité de l'ensemble. L'AFIT France en est partie.

Deuxième élément : la convention désigne le service de l'État que l'agence dit ne pas pouvoir identifier. L'article 7.2 fixe la domiciliation de la facturation pour l'État : **DREAL Grand Est, Service Transports, Pôle Mobilité**, à Strasbourg, code service exécutant EALCPCM057, facturation par Chorus Pro. Le même article précise que « pour l'État, le comptable assignataire de la dépense est le **Directeur départemental des finances publiques de la Moselle** ». L'article 8 désigne la même DREAL Grand Est comme destinataire des notifications. Enfin, les rapports d'activité de l'AFIT France indiquent eux-mêmes, sous leurs tableaux d'opérations capillaires, « **Source : DGITM** ». Trois services de l'État sont ainsi nommés par des documents en main.

Troisième élément : les rapports d'activité de l'agence nomment l'opération à deux reprises, tandis que sa pratique de suivi dément par ailleurs sa position. En 2021 sous l'intitulé « Ligne de fret Oiry-Mareuil - Esternay » (441 600 euros au titre d'une phase antérieure, annexe 4.2.4 page 55). En 2022 sous l'intitulé « Ligne de fret Oiry-Esternay » (13 153 K€, dont 12 160 K€ au titre du plan de relance, UE et France, annexe 4.2.4 pages 65-66). Le rapport 2024 (édité en août 2025, tableau 9) ne mentionne pas Oiry-Esternay, mais il montre l'agence recensant les autres lignes capillaires fret du Grand Est opération par opération, **et jusqu'aux avenants** : Colmar - Neuf Brisach Volgelsheim (4,21 M€), Coolus - Luyères (3,38 M€), Verdun - Dugny (avenant, 0,14 M€), voie d'accès sud du port de Strasbourg (avenant, 0,82 M€), Saint Hilaire - Suippes (avenant, 0,68 M€), Vitry - Brienne (avenant, 0,43 M€). Une agence qui publie ses avenants ligne par ligne ne peut pas soutenir qu'elle ne détient aucun document opérationnel sur une ligne dont elle a par ailleurs financé l'intégralité de la part État.

Quatrième élément : la concordance des cinq lignes. L'annexe 4.2.4 du rapport d'activité 2022 recense, pour le Grand Est, les principales opérations de régénération de lignes capillaires fret financées au titre de l'exercice. Cinq d'entre elles portent les montants suivants : Coolus-Luyères, 10 120 K€ ; Troyes-Polisot, 2 108 K€ ; Oiry-Esternay, 13 153 K€ ; Neufchâteau-Gironcourt, 400 K€ ; Pont Saint Vincent - Rosières, 2 923 K€. **Ce sont exactement les cinq lignes que la fiche CAPFRET désigne comme celles où l'investissement est le plus élevé et qui ont fait l'objet de la contre-expertise régionale.**

Or la délibération N°22CP-1814 du 21 octobre 2022, qui approuve les trois conventions de financement, fixe la part de l'État à **10 120 000 euros** pour Coolus-Luyères, à **2 108 000 euros** pour Troyes-Polisot et à **13 153 529 euros** pour Oiry-Esternay. Les deux premiers montants coïncident à l'euro. Le troisième coïncide au millier d'euros près, le rapport de l'agence étant libellé en milliers d'euros.

La concordance va plus loin encore. Le plan de financement d'Oiry-Esternay répartit la part de l'État entre 994 502 euros pour la phase 1 et **12 159 027 euros pour la phase 2**. Le rapport 2022 de l'agence inscrit, en regard des 13 153 K€, une sous-colonne « dont plan de relance (UE et France) » portant **12 160 K€**, soit un écart de 973 euros avec le montant conventionnel de la phase 2. À mille euros près, le rapport de l'AFIT France ne reproduit donc pas seulement le total de l'opération : **il en reproduit le découpage interne par phase, tel qu'il figure à l'article 6.2 de la convention.**

Il ne s'agit pas d'une correspondance isolée. C'est la reprise intégrale des parts État de trois conventions d'une même délibération, dans un tableau qui recense les cinq lignes d'une contre-expertise régionale, avec le découpage par phase de l'une d'entre elles. La position selon laquelle l'AFIT France ne détiendrait aucun document utile relatif à l'opération se heurte à ce constat.

9.3 Chronologie des démarches (mai-juillet 2026)

14 mai 2026 : diffusion de la tribune éditoriale de l'Observatoire et transmission d'un dossier institutionnel multi-destinataires au Préfet de la Marne, au Sous-Préfet d'Épernay, au Président de la Région Grand Est et au Président du Conseil départemental de la Marne, avec copie au sénateur Cédric Chevalier et à la Communauté de communes de Sézanne Sud-Ouest Marnais.

19 mai 2026 : première demande formelle de communication adressée à l'AFIT France, cofinanceur de l'opération à hauteur de 13 153 529 euros, soit 45,0001 % du besoin de financement.

5 juin 2026 : demande formelle de communication adressée à SNCF Réseau, maître d'ouvrage. **20 juin 2026 :** relance. À la date du présent document, SNCF Réseau n'a apporté aucune réponse sur le fond.

11 juin 2026 : courrier collectif adressé aux financeurs et aux autorités de tutelle sur la décomposition budgétaire par poste. Le délai légal d'un mois a expiré le 11 juillet 2026.

3 juillet 2026 : l'AFIT France oppose une négation écrite de détenir tout document utile relatif à l'opération. **6 juillet 2026 :** position finale de l'agence, indiquant que l'opération est financée par fonds de concours au titre du programme budgétaire 203 et déclinant d'identifier le service de l'État détenteur de la convention globale. Ces deux positions sont examinées au chapitre 9.2.

4 juillet 2026 : demande adressée au Président de la Région Grand Est, portant sur les conclusions de la contre-expertise technique et financière de 2022 engagée par la délibération N°22CP-668, jamais rendues publiques. Le délai court jusqu'au 4 août 2026.

9 juillet 2026 : au terme d'une recherche méthodique conduite sur sept canaux distincts (afit-france.fr, sncf-reseau.com, tso.fr, grandest.fr, data.gouv.fr, marne.fr, infosdelib.grandest.fr), l'Observatoire localise lui-même, sur le portail des délibérations de la Région Grand Est, la convention de financement d'Oiry-Esternay, ses annexes intégrales, les conventions Coolus-Luyères et Troyes-Polisot, les délibérations d'approbation et la fiche du dispositif CAPFRET. Ces documents s'y trouvaient en accès libre depuis leur adoption en 2022, mais ce portail n'est pas indexé par les moteurs de recherche et ne restitue certains documents qu'à la condition d'en connaître la référence exacte.

10 juillet 2026 : demande complémentaire adressée à SNCF Réseau, portant sur les rapports d'inspection des ouvrages d'art absents du programme dont le tunnel de Vindey, le contenu des Études Exploratoires, le bilan global d'étape de l'article 5, la méthode de calcul du poste maîtrise d'ouvrage et la ventilation du poste maîtrise d'œuvre, le

suivi de la provision pour risques et le diagnostic de fermeture de mai 2014. Le délai court jusqu'au 10 août 2026.

13 juillet 2026, 17h06 : SNCF Réseau répond, par la voix du Directeur du Pôle Communication de sa Direction régionale Grand Est. La réponse tient en deux phrases : prise de connaissance des messages, réponse annoncée « dans les meilleurs délais ». Aucun document n'est communiqué, aucune des demandes n'est abordée, aucune échéance n'est fixée. Ce courrier n'interrompt ni ne suspend le délai d'un mois du Code des relations entre le public et l'administration. Sa portée est ailleurs : SNCF Réseau reconnaît par écrit et à date avoir pris connaissance des demandes de l'Observatoire, l'accusé de réception visant « vos messages » au pluriel. Le constat est posé tel quel, sans interprétation : la réponse émane du Pôle Communication et non d'un service instructeur des demandes de communication de documents administratifs.

13 juillet 2026, 20h12 : première demande adressée à la **DREAL Grand Est**, Service Transports, Pôle Mobilité, par son formulaire de saisine électronique. Ce service est celui que la convention de financement désigne elle-même, à son article 7.2 comme domiciliation de la facturation de l'État et à son article 8 comme destinataire des notifications. Ni l'AFIT France ni SNCF Réseau n'avaient permis de l'identifier : le texte de la convention l'a fait. La demande porte notamment sur la convention AFITF 2019 et son avenant ENFF, sur les bilans d'étape des comités institués par l'article 5, sur l'état des appels de fonds réglés par l'État et sur l'écart de taux de provision pour risques entre les trois conventions de la délibération N°22CP-1814. Le délai court jusqu'au 13 août 2026.

20 juillet 2026 : saisines de la Commission d'accès aux documents administratifs déposées à l'encontre de SNCF Réseau et de l'AFIT France.

21 juillet 2026 : la Communauté de communes de Sézanne Sud-Ouest Marnais communique, sous trois jours, la délibération N°D2022_061 du 11 juillet 2022. Elle est à ce jour le seul organisme sollicité à avoir transmis spontanément une pièce du dossier.

24 juillet 2026 : demande adressée au Département de la Marne, portant sur l'acte par lequel il a approuvé son financement de 25 %. Le délai court jusqu'au 24 août 2026.

31 juillet 2026 : l'Observatoire localise, sur le portail des délibérations de la Communauté d'agglomération Épernay, Coteaux et Plaine de Champagne, l'avenant n°1 à la convention de financement, annexé à la délibération N°2026-04-4407 du 30 avril 2026 publiée le 4 mai. Ce document révise le besoin de financement de l'opération depuis près de trois mois. Aucun des sept organismes sollicités depuis le mois de mai ne l'avait communiqué ni signalé, y compris ceux qui en sont signataires. Le budget primitif 2026 du Département de la Marne, également public, en portait la trace comptable. Pour la deuxième fois en trois semaines, la pièce décisive du dossier a été trouvée par recherche manuelle sur un portail non indexé, non par communication administrative.

Il aura donc fallu à une structure bénévole, sans accès privilégié ni moyens dédiés, une démarche dont les fondements documentaires remontent bien avant la diffusion de la tribune éditoriale du 14 mai 2026, croisant plusieurs dizaines de documents sources, pour localiser par un canal tiers des documents que deux demandes formelles n'avaient pas permis d'obtenir et dont une réponse administrative aurait pu indiquer l'emplacement en une ligne. Ce constat n'emporte aucune accusation ; il objective, une fois de plus, la difficulté structurelle de vérification qui fonde la démarche de l'Observatoire. Les demandes de communication demeurées sans réponse au terme du délai d'un mois, ou expressément refusées, ouvrent la voie à la saisine de la Commission d'accès aux documents administratifs. La publication du présent document ne leur est pas subordonnée et ne les conditionne pas : elle fixe l'état documentaire sur lequel elles reposent. Le présent document sera mis à jour au fil des réponses obtenues.

Sources

Documents primaires : conventions

Convention relative au financement de la remise à niveau (études et travaux) de la ligne capillaire fret Oiry-Esternay par un gestionnaire d'infrastructure conventionné (lignes 002 000 et 010 000 du RFN), conditions particulières (version 2 du 26/08/2022, 26 pages) et annexes 2, 3 et 4 (12 pages), telles qu'annexées à la délibération N°22CP-1814, obtenues le 9 juillet 2026 sur infosdelib.grandest.fr. Annexe 1, conditions générales financeurs publics

en date du 15/03/2018. Convention relative au financement de la remise à niveau de la ligne capillaire fret Coolus-Luyères par un gestionnaire d'infrastructure conventionné (ligne 006 000 du RFN), conditions particulières (version 0 du 16/08/2022) et annexes, même source. Convention relative au financement des études avant-projet, projet et des travaux de remise à niveau de la ligne capillaire fret Troyes-Polisot, phase 1 (ligne 838 000 du RFN), conditions particulières (version du 31/08/2022 ; la page de garde porte la mention « Version 2 », les annexes la mention « Version 3 ») et annexes, même source. Protocole d'intention et annexe 3 (échéancier), ligne Troyes-Polisot, 2017, même source.

Documents primaires : délibérations

Délibération N°22CP-1814 de la Commission permanente du Conseil régional Grand Est, séance du 21 octobre 2022, « Etudes et travaux de remise à niveau de trois lignes capillaires fret sur le territoire champardennais », autorisation de programme de 15 537 500 euros. Délibération N°22CP-668 de la Commission permanente, 8 avril 2022, contre-expertise de programmes d'investissement sur le réseau capillaire fret, 258 000 euros TTC. Délibération N°22SP-1900 du Conseil régional, séance plénière du 20 octobre 2022, avec sa fiche de dispositif CAPFRET annexée. Avenant n°1 à la convention de financement de la ligne Oiry-Esternay, conditions particulières et annexe 2, annexés à la délibération N°2026-04-4407 de la Communauté d'agglomération Épernay, Coteaux et Plaine de Champagne, séance du 30 avril 2026, publiée le 4 mai 2026. Délibération N°D2022_061 de la Communauté de communes de Sézanne Sud-Ouest Marnais, 11 juillet 2022, communiquée le 21 juillet 2026. Budget primitif 2026 du Département de la Marne, tableau des autorisations de programme page 12, note explicative page 14. Établissement public de sécurité ferroviaire, décision A/MC/2018-06-198 du 11 juin 2018, dossier n°2018010256, ainsi que liste des gestionnaires d'infrastructures dans son édition du 9 juillet 2026. Actu-Transport-Logistique, 12 mars 2018, pour le montage de financement de la maintenance du contrat entré en vigueur le 1er juillet 2018.

Documents primaires : AFIT France

Rapport d'activité 2021, annexe 4.2.4, page 55. Rapport d'activité 2022, annexe 4.2.4, pages 65-66. Rapport d'activité 2024, édition d'août 2025, tableau 9 (source DGITM).

Correspondances

Échanges avec l'AFIT France, 19 mai au 6 juillet 2026 (sept messages, chronologie documentée par l'Observatoire). Demandes à SNCF Réseau des 5 juin, 20 juin et 10 juillet 2026. Réponse de SNCF Réseau du 13 juillet 2026, 17h06 (accusé de réception, sans élément de fond). Courrier collectif du 11 juin 2026. Demande au Président de la Région Grand Est du 4 juillet 2026. Saisine de la DREAL Grand Est du 13 juillet 2026.

Presse et sources secondaires

Dossier de presse SNCF Réseau, 1er juin 2017 (phase 2017 : 6 684 000 euros en deux conventions). L'Ardennais, *Du neuf pour le fret ferroviaire entre Oiry et Esternay*, 2017 (19 000 traverses, position du président de Novagrain). L'Union, *Rails centenaires et traverses par milliers*, juin 2017. L'Union, *Les travaux sur la ligne de fret entre Oiry et Esternay livrés à l'heure*, 25 juillet 2025. L'Union, *Sézanne : fermeture du passage à niveau route de Troyes du 6 au 10 juin 2026 pour travaux*, 1er juin 2026 (réfection du platelage du PN 119 par SNCF Réseau Grand Est). Actu-Transport-Logistique, *Grand Est se mobilise pour les lignes capillaires fret*, 17 mai 2022 (déclaration de Guillaume Maréchal). Actu-Transport-Logistique, *Fret ferroviaire : l'activité reprend sur la ligne Oiry-Esternay*, 12 mars 2018 (fermeture de mai 2014, trafic de 180 000 tonnes, cofinancement de la maintenance par les chargeurs à 2 euros la tonne, entrée en vigueur du contrat de GIC au 1er juillet 2018). Actu-Transport-Logistique, *Une nouvelle ligne capillaire pérennisée en Centre-Val de Loire*, 25 mai 2021 (Aubrais-Orgères). Préfecture Centre-Val de Loire, août 2022. Portail Logistique Grand Est, 21 juin 2024 et 2 février 2024 (sources de presse Coolus-Luyères, désormais reléguées au rang d'illustration de la dispersion). L'Union-L'Est éclair, *Sézanne-Anglure : les derniers trains*, 16 décembre 2004. SNCF Réseau, fichier open data « lignes par statut », mise à jour du 26 février 2026 (ligne 010 000, du PK 053+799 au PK 072+660, statut « Neutralisée »). Communauté de communes de Sézanne Sud-Ouest Marnais, plan de financement de la réouverture de la ligne (phase 2017). Inventaire des tunnels ferroviaires de France, tunnels-ferroviaires.org, fiche du tunnel de Vindey, ouvrage n° 51645.1, ligne 002 000, longueur 540 mètres, PK 126+940 environ. SNCF Réseau, Document de Référence du Réseau, horaire de service 2026, version 6 du 27 avril 2026, chapitre 1.6.3.

Philippe Planson, Observatoire ferroviaire du Sézannais, août 2026. observatoire-ferroviaire-sezannais.fr, reproduction partielle interdite sans mention de source.