



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Dégradation des trains de nuit et des lignes ferroviaires du territoire lotois

Question écrite n° 12525

Texte de la question

M. Christophe Proença attire l'attention de M. le ministre des transports sur la situation particulièrement dégradée des trains de nuit et, plus largement, sur le fonctionnement des lignes ferroviaires dites d'équilibre du territoire, notamment celles desservant le Massif central et le sud-ouest de la France. Plusieurs événements récents illustrent une dégradation profonde du service public ferroviaire. Ainsi, un train de nuit reliant Aurillac à Paris est resté immobilisé avec ses voyageurs à bord pendant près de dix-neuf heures. De telles durées d'arrêt, qui auraient été inimaginables il y a encore quelques décennies, interrogent gravement sur l'organisation, l'anticipation et la capacité opérationnelle du système ferroviaire national. Cette situation est d'autant plus incompréhensible que l'État consacre plusieurs milliards d'euros à la rénovation du réseau ferroviaire. Dans le même temps, des marchés ont été confiés à des entreprises étrangères, alors que des savoir-faire industriels et techniques subsistent en France, bien que fragilisés. Le résultat constaté par les usagers est pourtant celui d'un service dégradé, d'annulations massives et d'un sentiment d'abandon dans de nombreux territoires. La population est excédée. La ligne Aurillac-Brive en est une illustration emblématique. Conçue pour circuler quotidiennement selon les documents de programmation, elle connaît en réalité de nombreuses suppressions. Entre le 25 novembre 2025 et le 2 janvier 2026, ce sont 29 suppressions de trains sur 36 circulations prévues qui ont été enregistrées. Cette situation porte atteinte à la continuité du service public et à l'égalité d'accès au transport ferroviaire. La suppression de correspondances ferroviaires essentielles contraint par ailleurs certains usagers, notamment depuis Figeac, à emprunter des bus en pleine nuit pour rejoindre Brive et tenter d'accéder au train de nuit, dans des conditions indignes d'un service public moderne. À ces difficultés s'ajoute une opacité persistante de la tarification, en particulier sur l'application SNCF Connect, dénoncée par les comités d'usagers locaux, qui fragilise la lisibilité de l'offre et l'égalité d'accès au service public ferroviaire. Les choix opérés en matière de maintenance interrogent également. Les opérations de réparation ne sont plus réalisées dans les ateliers de Brive, aujourd'hui largement désertés, mais transférées à Chalindrey, dans le Grand Est. Ce choix apparaît difficilement justifiable alors que des activités ferroviaires et industrielles subsistent localement, notamment à Brive et à Biars-sur-Cère. Enfin, des dysfonctionnements tarifaires préoccupants ont été signalés par le Comité de défense de la ligne Aurillac-Bretenoux/Biars-Brive. Pour un même trajet TER, sur un même train, au même horaire, les tarifs peuvent varier de 13,10 euros à 17 euros, uniquement en fonction de la manière dont la destination est saisie sur l'application SNCF Connect, y compris pour une usagère titulaire d'une carte avantage jeune. Cette opacité tarifaire pose un problème de transparence, d'égalité d'accès au service public et de lisibilité pour les usagers. M. le député souhaite insister sur le fait qu'il est impensable de continuer à affaiblir le service public ferroviaire tout en demandant aux citoyens de privilégier le train dans les discours nationaux. Les habitants du Lot n'acceptent plus les promesses sans suite. Ils demandent des actes, des trains fiables et des dessertes à la hauteur de leurs besoins. Dans ce contexte, il souhaite l'interroger sur plusieurs points. Il lui demande quelles mesures concrètes l'État entend prendre pour garantir la continuité et la fiabilité des trains de nuit, notamment sur les lignes desservant le Massif central ; comment le Gouvernement explique le niveau très élevé de suppressions de circulations sur certaines lignes pourtant programmées comme quotidiennes ; si une réévaluation des choix de maintenance et de localisation des ateliers ferroviaires est envisagée afin de préserver les compétences existantes dans les territoires concernés et quelles mesures seront prises pour garantir une tarification transparente, équitable et compréhensible des trajets, indépendamment du mode de saisie des destinations. Il lui demande enfin si le Gouvernement a procédé à une évaluation complète de la loi d'orientation des mobilités (LOM), notamment au regard de ses objectifs de

modernisation des réseaux, de désaturation des noeuds ferroviaires et d'augmentation de la part du ferroviaire, avant l'annonce d'un nouveau projet de loi-cadre sur les investissements ferroviaires et routiers. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer les suites que le Gouvernement entend donner à ces préoccupations majeures pour l'aménagement du territoire, la transition écologique et la confiance des citoyens dans le service public ferroviaire.

Texte de la réponse

Le développement d'une offre de mobilités, partout et pour toutes et tous, est une priorité du Gouvernement. L'État met en place des politiques publiques à destination des territoires, en particulier les trains d'équilibre du territoire (TET) et notamment sa composante de trains de nuit, notamment la ligne Paris-Aurillac. Cette ligne a été ouverte en décembre 2023 et sa circulation est devenue quotidienne à partir de juillet 2025. De nombreux incidents sont venus perturber la réalisation des circulations en fin d'année 2025 et début d'année 2026. Une grande partie de ces incidents sont dus à des pannes récurrentes sur les locomotives thermiques basées à Brive-la-Gaillarde et qui réalisent les circulations entre Brive et Aurillac et entre Brive et Rodez/Albi. Ces locomotives étaient jusqu'à présent entretenues et révisées par le loueur AKIEM. Au vu de la complexité du schéma de production, SNCF Voyageurs a décidé depuis le début de l'année de modifier le contrat de location afin de prendre en charge la maintenance courante des locomotives. Cette mesure permet d'optimiser les circulations vers les technicentres pour la maintenance courante et de limiter les circulations jusqu'à Chalindrey (Haute-Marne), qui demeurent tout de même nécessaires pour la maintenance lourde. En plus de ces dysfonctionnements sur le matériel roulant, plusieurs incidents ont affecté les circulations, et notamment le train Aurillac-Paris dans la nuit du 3 au 4 janvier 2026. Le dimanche 4 janvier vers 8h30, la caténaire a été endommagée en sortie de la gare des Aubrais en direction de Vierzon, interrompant les circulations au sud des Aubrais. Alors que les trains de nuit Aurillac-Paris et Rodez-Paris accusait un retard de 90 minutes au départ de Brive à cause des conditions climatiques (risque de givre), ces trains ont ensuite été retenus à Vierzon à cause de l'incident caténaire. Les circulations sur une des deux voies ont été rendues possibles à partir de 14h45, et à partir de 0h30, les travaux d'urgence ont permis le retour des circulations sur la voie accidentée. Les passagers des trains de nuit Aurillac-Paris et Rodez-Paris sont donc arrivés à Paris à 16h40 avec un retard de 7h06, portant la durée du trajet à plus de 18h au lieu de 11h habituellement. Concernant les infrastructures, la priorité est donnée à l'investissement dans la régénération et la modernisation du réseau, comme cela a été réaffirmé par la conférence « Ambition France Transports ». Cette priorité doit se traduire en particulier par une augmentation de 1,5 Md€ des investissements annuels affectés à la régénération et à la modernisation du réseau structurant (commande centralisée du réseau, système de signalisation ERTMS) à compter de 2028, permettant de stopper le vieillissement du réseau ferré national. Concernant les lignes de desserte fine du territoire que vous évoquez, le Gouvernement a confié une mission au préfet François Philizot pour mettre à jour le diagnostic et les conclusions de ses précédents rapports, dans le but de se donner collectivement les moyens d'y développer une mobilité adaptée à leurs enjeux. Pour la desserte du territoire du centre de la France, la priorité a été donnée par le Gouvernement aux lignes Paris – Orléans – Limoges – Toulouse, d'une part, et Paris – Clermont Ferrand, d'autre part. Ensemble, ces deux lignes concentrent plus 2,5 Md€ d'investissements en une dizaine d'années, entre 2018 et 2027, pour leur régénération et leur modernisation. L'État met également en œuvre un ambitieux programme d'acquisition de nouvelles rames « Oxygène » destinées à ces deux lignes pour un investissement total de 670 M€, pour ces seules rames. Concernant la présentation des offres et des catégories tarifaires sur l'application SNCF Connect, celle-ci est de la responsabilité de l'agence de voyage. Cependant, la DGITM développe actuellement un système de gestion d'inventaire des titres dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des différents lots d'exploitation des TET. Ceci permettra d'externaliser la gestion des titres et des tarifs du système historique de SNCF, tout en garantissant un accès de SNCF Connect, des autres agences voyages et des applications régionales multimodales à l'ensemble des titres et des catégories tarifaires, permettant à l'usager de pouvoir choisir entre plusieurs applications qui présenteront les offres de manière exhaustive et neutre. Un travail similaire est mené par les régions, ce qui leur permettra, à terme, d'avoir directement le contrôle sur les tarifs appliqués et d'éviter des situations où deux prix différents sont proposés pour une même catégorie tarifaire et un même train dans les TER. La DGITM et les régions travaillent également en commun à une plateforme nationale d'interopérabilité (PNI), permettant d'orchestrer l'ensemble de ces nouveaux systèmes développés par les autorités organisatrices et d'aboutir à une tarification plus transparente sur l'ensemble des services conventionnés. Enfin, le projet de loi-cadre relatif au développement

des transports, délibéré en conseil des ministres le 11 février, sera débattu au Sénat au mois d'avril. Ce texte structurant, issu des conclusions de la conférence de financement « Ambition France Transports », qui s'est tenue sous la présidence de Dominique Bussereau, pose les principes du futur modèle de financement des infrastructures de transports en France, afin de répondre durablement aux besoins de mobilité dans le pays. Après son adoption et comme le prévoit son article premier, le Gouvernement présentera une loi de programmation pluriannuelle, qui établira la trajectoire budgétaire que nous consacrerons à nos infrastructures de transports, afin que le Parlement puisse en débattre et évoquer, dans ce cadre, notamment la desserte ferroviaire des territoires du centre de la France. Enfin, les crédits affectés par l'État au travers des contrats de plan État-régions (CPER) depuis 2020 témoignent de l'attention particulière portée aux petites lignes ferroviaires. Les engagements annuels de l'État sur celles-ci sont ainsi passés de 60 M€ par an sur la période 2015-2018 à plus de 150 M€ par an sur 2019-2025. Ainsi, les protocoles et avenants aux CPER entre l'État et les régions pour la période 2023-2027 prévoient un investissement sur les petites lignes tous financeurs confondus à hauteur de 2,7 milliards d'euros, dont plus de 800 M€ apportés par l'AFITF au titre de la participation de l'État. La volonté d'action concrète de l'État en faveur des mobilités ferroviaires et de la préservation des lignes de desserte fine du territoire se traduit donc par des actes concrets.

Données clés

Auteur : [M. Christophe Proença](#)

Circonscription : Lot (2^e circonscription) - Socialistes et apparentés

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 12525

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [27 janvier 2026](#), page 589

Réponse publiée au JO le : [21 avril 2026](#), page 3517