

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur les liaisons transversales ferroviaires, dont je m'inquiète de leur situation et sur lesquelles je vous prie de bien vouloir trouver une série de réflexions et de solutions.

1. Diagnostic des liaisons transversales ferroviaires

Liaison TET	Nombre d'aller-retour TET JOUR 2023	Nombre d'aller-retour TET NUIT 2023	Commentaires
Reims/Lille – Nice	0	0	Liaison de nuit supprimée en 2009
Nantes – Nice	0	0	Liaison de nuit supprimée en 2010
Lyon – Strasbourg	0	0	Supprimé en 2011 Transféré aux Régions mais sans continuité Liaison TGV via Dijon
Bordeaux – Lyon	0	0	Train de jour supprimé en 2012 Transféré aux Régions mais sans continuité Train de nuit supprimé en 2005
Bordeaux – Clermont-Ferrand	0	0	Supprimé en 2014 Transféré aux Régions mais continuité hasardeuse
Nantes – Lyon	3	0	Un 3 ^{ème} aller-retour a été réactivé en décembre 2022 Liaison de nuit supprimée en 2010
Bordeaux – Nantes	4	0	Un 4 ^{ème} aller-retour a été réactivé en 2022. Liaison de nuit supprimée en 2010
Toulouse – Hendaye	4	0	Dont 1 AR prolongé jusqu'à Hendaye
Bordeaux – Marseille	6	0	Extension à Nice supprimée depuis 2017 Liaison de nuit jusqu'à Nice supprimée en 2013

Plusieurs liaisons ont déjà disparu. Les trains de nuit ont déserté le champ des transversales. L'ouest, le nord, l'est et le centre de la France sont des zones blanches dépourvues de dessertes transversales, ce qui oblige les trajets intervilles à passer par Paris.

2. Impact sur les voyageurs

En cas de service disparu ou quasi absent, le voyageur se voit proposé par les canaux de vente SNCF un trajet par Paris. C'est plus cher qu'une liaison directe et c'est au détriment du bon sens. Seules les villes d'extrémités disposent d'alternatives, les territoires intermédiaires sont lésés et perdent en connectivité et en attractivité

Le transfert de certaines liaisons aux régions signifie leur suppression. En effet, le parcours est divisé en plusieurs segments de trajets TER, les Régions n'ayant pas obligation de réaliser des trajets grands parcours. Pour exemple, je vous joins la fiche horaire Bordeaux – Clermont-Ferrand en 2023 : la combinaison des multiples segments rend les trajets longs, compliqués, soumis à aléas, dépendant de plusieurs régions qui ne communiquent pas au demeurant entre elles. Le choix en terme de voyages est réduit compte tenu des périodicités différentes des segments. Ces trajets ne sont pas commercialisés par la SNCF dont les outils limitent les parcours à 2 correspondances. Seul un trajet TET de bout en bout permettrait de revenir à une offre de transport adaptée à ce type de voyage grand parcours.

En l'absence de liaisons de nuit, il est impossible d'arriver à destination à une heure matinale :

Liaison TET	1 ^{eres} heures d'arrivée possibles en 2023
Bordeaux – Nantes	Bordeaux = 12h07 Nantes = 12h05
Nantes – Lyon	Nantes = 16h04 Lyon = 13h10
Toulouse – Bayonne	Toulouse = 10h30 Bayonne = 13h31
Bordeaux – Marseille	Bordeaux = 13h37 Marseille = 12h34

Conséquence : pour arriver tôt, il faut partir la veille ce qui n'est pas compétitif et envoie souvent les usagers vers l'avion. Cela milite pour le rétablissement des trains de nuit.

En l'état, compte tenu des multiples contraintes ou limitations imposées par les TET et la SNCF, les solutions alternatives de voyages sont l'avion, les cars privés, le covoiturage et l'autosolisme. Ces alternatives sont en décalage avec la politique de décarbonation portée par l'Etat et un déni face à l'urgence climatique.

Je vous soumets en conséquence quatre propositions pour une politique ambitieuse de l'Etat en matière de liaisons transversales TET :

I. La reconquête des territoires et leur connexion pour créer un effet réseau

La réouverture des liaisons disparues (Bordeaux – Lyon, Bordeaux – Clermont-Ferrand, Strasbourg – Lyon, Strasbourg – Lille) avec un service de jour et de nuit apparaît un minimum. Il s'agit de connecter les grandes villes entre elles et les territoires intermédiaires, petites et moyennes villes.

Les initiatives type Railcoop ne sauraient désengager l'Etat ni freiner ses capacités d'action, en particulier sur Bordeaux – Lyon.

Le carcan des itinéraires historiques de la SNCF mérite d'être actualisé pour répondre aux demandes de mobilité du XXIème siècle. Exemple : les Bordeaux – Nantes ont tout intérêt à être prolongés à Rennes et Toulouse, les Toulouse – Bayonne prolongés à Irun, les Bordeaux – Marseille à Nice, au moins de nuit.

II. Une offre de transport aussi régulière que possible

L'attractivité du transport réside dans sa lisibilité et sa régularité. Le seuil limite de pertinence se trouve dans 3 allers-retours de jour et 1 de nuit, tous quotidiens, spécifiquement pour Bordeaux – Lyon et Bordeaux – Clermont-Ferrand.

Une fréquence aux 2 heures en journée apparaît plus volontariste pour les liaisons Nantes – Lyon, Nantes – Bordeaux, Strasbourg – Lille et Strasbourg – Lyon, étant donné l'attractivité des agglomérations. Cette fréquence est déjà appliquée sur l'axe Bordeaux – Marseille et rend l'offre crédible, pourtant sur un axe plus chargé que ceux précités.

III. L'entretien du patrimoine linéaire

Trop de sections souffrent de limitation de vitesse, qu'il s'agisse d'axes nationaux ou régionaux, peu importe, le propriétaire des rails est SNCF Réseau dont vous êtes l'autorité de tutelle et actionnaire. C'est à l'Etat de participer financièrement aux chantiers de voie pour que la vitesse soit correcte.

Les sections fermées pour manque d'entretien cassent des possibilités de voyage. La ligne Bordeaux – Clermont-Ferrand est interrompue depuis 2014 suite à la fermeture de la section Ussel – Laqueuille. C'est à l'Etat d'entretenir son patrimoine, pas aux Régions de s'y substituer.

De même, la signalisation est ancienne. Une commande centralisée déployée à l'échelle nationale permettrait d'augmenter le débit des circulations. Ce choix de modernisation est de la responsabilité de l'Etat pour que le transport ferroviaire demeure performant.

IV. L'acquisition et la modernisation de rames

La SNCF a encore un contrat-cadre pour produire des rames bimodes Coradia Liner qui servent notamment aux Nantes – Lyon. Ce marché est à la disposition de l'Etat pour relancer des liaisons, en développer d'autres, augmenter la capacité des trains déjà en circulation.

Enfin, il existe 7 rames XTER tricaisses « InterCités » (228 places chacune) garées dans une zone militaire à La Ferté Hauterive (Allier). C'est un vrai gâchis de voir ces rames inutilisées. Moyennant une opération de maintenance, l'Etat est en mesure de les remettre en service et de restaurer des liaisons.

Vous remerciant par avance pour l'attention que vous voudrez bien porter à ces propositions, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.