



# 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.

## Données clés

**Auteur :** [M. Christophe Proença](#)

**Circonscription :** Lot (2<sup>e</sup> 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) clée(s)

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