

Le train de nuit

La Palombe Bleue

(Paris-Tarbes-Hendaye-Irún),

**un train d'avenir à
maintenir.**

Juan-Carlos DÍEZ

DECEMBRE 2016

Ce document sans concession est réalisé par un voyageur-client régulier du train *La Palombe Bleue* entre Paris et Irún depuis sa création en 1979 et dont manifestement l'Etat, et le Gouvernement veulent la disparition. Cependant après lecture du rapport Duron, sur lequel se base M. Vidalies, Secrétaire d'Etat aux Transports, on constate beaucoup de lacunes et souvent une orientation à charge en faveur de la suppression des Intercités de Nuit, et donc du train *La Palombe Bleue*. Après lecture de plusieurs documents de la SNCF, articles, les rapports de la Cour des Comptes et de la Commission Mobilité 21, je constate que de nombreux faits sont inexacts, d'autres sont purement et simplement omis et d'autres sont plus ou moins approximatifs. Je ne prétends pas connaître le cas de tous les Intercités de Nuit et je me limite donc à analyser le cas de l'Intercités de Nuit 4052/54 Hendaye/Tarbes/Paris-Austerlitz et 4053/55 Paris-Austerlitz/Tarbes/Irún et à démontrer que ce train, rentable jusqu'en 2011, a été rendu déficitaire, mais que si la situation actuelle de ce train est corrigée, il redeviendra rentable et complémentaire de l'offre TGV, et pourra encore circuler au-moins jusqu'à fin 2020.

La décision première de M. Vidalies de supprimer le train de nuit *La Palombe Bleue* se base à 90% sur le Rapport Duron et sur certaines de ses conclusions en faisant fis des remarques de M. Pépy, président de la SNCF. Le Secrétaire d'Etat s'appuie sur le fait qu'en 2013 le taux d'occupation des Intercités était de 35% pour un déficit de 276,2 millions. Le rapport établi par M. Duron sur la base des chiffres de 2014, ne donne aucun chiffre sur le taux d'occupation des lignes de nuit, ni ce qu'elles rapportent, ni le coût fixe de la circulation de chaque train de nuit (matériel, personnel, péages à RFF, coûts de stationnements, etc.), ni les remboursements faits aux voyageurs pour retards ou annulations des trains.

Le train de nuit *La Palombe Bleue* a encore de l'avenir devant lui s'il est remis sur son parcours normal via Bordeaux (sans desserte de la ville), avec ses anciens horaires, et en rétablissant les correspondances à la frontière avec les trains espagnols. De plus la participation des régions Nouvelle Aquitaine, Occitanie, Île de France et des collectivités locales peuvent aider au maintien du train, si, bien sûr, elles perçoivent une compensation sous forme de publicité ou d'un retour sur investissement si des bénéfices sont dégagés par le train.

Les personnes souhaitant me contacter peuvent le faire à l'adresse mail suivante :

PalombeBleue10@gmail.com

A/ Le rapport Duron : un rapport à charge contre les trains de nuit.

Le 25 mai 2015 est publié le rapport de la Commission présidée par le député Philippe Duron au sujet des trains Intercités, dits Trains d'Equilibre du Territoire (TET).¹ Sous son apparente impartialité, ce rapport est un rapport à charge en faveur de la suppression des trains Intercités, en particulier de nuit, ou de la reprise des lignes par le privé en anticipant l'ouverture à la concurrence du secteur de transport ferroviaire de voyageurs. Dès l'introduction du rapport, M. Duron qualifie les TET de « maillon faible entre TGV et TER » et cite les mots « attachement » et « exaspération » pour qualifier ces trains. Pour M. Duron les voyageurs sont attachés au service public ferroviaire qui garantit à chacun de pouvoir se déplacer commodément sur l'ensemble du territoire, dans des conditions de sécurité et de confort d'un haut niveau et à un prix accessible. Force est de constater que quand M. Duron, dans ce même rapport, justifie la fin du train de nuit Paris-Tarbes-Hendaye-Irún par la concurrence de la future ligne L.G.V. Tours-Bordeaux, il finit d'ignorer que le prix du billet risque d'être le contraire « d'accessible » et que le train de nuit ne desservait aucune gare entre Les Aubrais et Morcenx. Quant au confort entre une couchette et une place assise en TGV, je laisse les clients de la SNCF juger. M. Duron parle de service public alors que M. Vidalies, à la lecture du rapport Duron, parle d'ouverture à la concurrence, aux opérateurs privés, des lignes de nuit. Lorsque M. Duron parle « d'exaspération », il se réfère à une offre qui se dégrade depuis plus de vingt ans tant au niveau du service que du matériel. « La régularité, la ponctualité des trains, jadis fierté des cheminots, se sont dégradées de manière préoccupante » dit M. Duron. La faute à qui ? La séparation entre Réseau Ferré de France et l'opérateur SNCF, comme le souhaitait la Commission Européenne, fut la première cause de la dégradation du réseau. L'Etat français fit le choix de transférer une partie de la dette de la SNCF à RFF, sans doter RFF des moyens financiers nécessaires à son rôle de maintenance des infrastructures ferroviaires. M. Duron précise que la dégradation du matériel et des infrastructures est palliée par des suppressions de dessertes appuyées par la dégradation financière de l'entreprise. Sauf que la convention entre l'Etat et la SNCF empêche cette dernière de mener la stratégie de son choix et est conditionnée aux décisions des différents gouvernements depuis 2010 sur l'offre Intercités.

Philippe Duron cite comme exemples possible à suivre le Royaume-Uni (« le tout libéral »), l'Allemagne (« ouverture à la concurrence limitée et maîtrisée ») et la Suisse (« solution publique »). Si le modèle du Gouvernement Valls est proche du modèle allemand, M. Duron oublie de préciser que l'Etat allemand a repris la dette de la Deutsche Bahn alors que celle de la SNCF est estimée à environ 44 milliards d'euros en 2015 et pèse sur la politique de l'entreprise. D'autre part l'imposition par l'Etat du nombre de 18,5 allers-retours directs² entre Paris et Bordeaux à la SNCF, après avoir adopté le point de vue de M. Alain Jupé, maire de Bordeaux, va creuser le déficit d'exploitation de l'opérateur public à cause des péages élevés imposés par Vinci sur la future L.G.V. Tours-Bordeaux. M. Duron évoque la concurrence du covoiturage, ou des autocars en citant l'Allemagne et le Royaume-Uni. Selon lui l'autocar, moins cher, devrait séduire les voyageurs. Cependant d'après les opérateurs routiers en France, il n'y aura pas de bénéficiaires avant au moins 2020 pour les « cars Macron », et ils sont loin de faire le plein en dehors des périodes de grève à la SNCF. De plus les aléas du trafic routier ne permettent pas de garantir des correspondances sûres avec le rail et l'avion. Il faudrait aussi définir ce qu'est un prix compétitif puisque les prestations et les services ne sont ni identiques, ni équivalents entre un train de nuit et un autocar. La SNCF est aujourd'hui concurrencée par KEOLIS et OUIBUS³, compagnies de transport par route qui appartiennent à la SNCF. Selon le rapport Duron les coûts d'exploitations (non publiés) des trains

¹ Commission « TET d'avenir », sous la présidence de Philippe DURON, *TET : agir pour l'avenir*, 25 mai 2015.

² *Sud Ouest*, Interview de Guillaume Pépy publiée le 22 novembre 2016.

³ KEOLIS est détenue à 70% par la SNCF et 30% par la Caisse de Dépôt et Placement du Québec. OUIBUS appartient à 100% à la SNCF.

de nuit sont trop forts et exigeraient un taux de remplissage de 450 voyageurs par train dans les conditions d'exploitation actuelle. Curieusement, alors que le train *La Palombe Bleue* est annoncé complet en période de pointe, la SNCF n'ajoute pas de voitures supplémentaires afin d'augmenter les gains sur la circulation. La souplesse d'exploitation semble avoir complètement disparue. En clair, non seulement le pôle Intercités devrait dégager des bénéfices suffisants pour assumer les coûts d'exploitation, mais chaque ligne devrait couvrir son propre coût d'exploitation selon la politique actuelle. Par contre aucun chiffre n'est avancé par le rapport. M. Duron oublie que les grilles tarifaires des Intercités de Nuit sont identiques à celle des TGV, plus le supplément liée à la place couchée. Ils sont également soumis à l'offre et la demande.

M. Vidalies, en qualité de Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, est chargé de proposer des solutions à court terme pour redresser la dérive financière des TET. Ses solutions, nous l'avons vu, se résument à supprimer ou privatiser certaines lignes, et finalement de couler financièrement l'opérateur public en lui imposant des choix politiques non basés sur la réalité du terrain et en se basant sur des données fausses ou parcellaires comme le souligne le président du Groupe TRANSDEV après publication de l'appel à intérêt pour les lignes de nuit.

En ce qui concerne le train *La Palombe Bleue*, les informations générales sur les trains de nuit contenues dans ce rapport ne peuvent s'appliquer à ce train sans rechercher les raisons et les explications à son déficit depuis 2011. D'ailleurs si l'on regarde les annexes du rapport Duron, y figurent les lignes Intercités de jour, mais les lignes de nuit y sont absentes. En s'intéressant à la composition des membres de ladite Commission Duron, nous constatons qu'il n'y a aucun représentant des anciennes régions Aquitaine et Midi-Pyrénées alors que la ligne de nuit Paris-Tarbes-Irún/Hendaye est sur la sellette, tout comme le fut la ligne diurne Hendaye-Toulouse, aujourd'hui sauvée. Les parlementaires ayant rédigé et signé le rapport viennent de Vendée, Charente-Maritime, du Calvados, d'Indre-et-Loire, du Lot, de l'Essonne (M. Jean-Vincent Placé du groupe E.E.L.V. qui préfère donc les autocars plus polluants au train), d'Auvergne et de Picardie. La Commission Duron dit également s'appuyer sur les résultats d'une consultation publique menée du 20 mars au 17 avril 2015 ayant recueilli l'avis de 6.027 répondants, dont 96% de particuliers et 83% d'utilisateurs réguliers de trains d'équilibre du territoire. Les résultats ne sont bien entendu pas publiés dans le rapport. De plus 83%, cela représente environ 5.000 des répondants. D'autre part les clients des trains de nuit ne sont pas ceux des trains Intercités de jour. En effet, sur le Sud-Ouest, au Pays-Basque, lorsque le train de nuit est supprimé, les clients se rabattent sur le TGV, tandis que les clients toulousains prendront peut-être l'option Intercités via la ligne P.O.L.T.⁴. Mais si on considère que 5.000 personnes représentent un nombre suffisant pour donner des indications, alors on peut également penser que les 5.142 signataires de la pétition pour le maintien de *La Palombe Bleue* représentent un avis non négligeable.⁵

Le rapport Duron, page 11, considère que l'offre TET est « hétérogène », mais alors qu'il affirme cela, la solution au déficit des trains de nuit doit être globale (hors Paris-Toulouse-Rodez/La Tour de Carol et Paris-Briançon). L'étude ligne par ligne aurait sans doute évité des erreurs de diagnostic en évitant de partir d'informations erronées. En effet, dans la carte publiée page 13 du rapport Duron, apparaît comme ligne de nuit un Paris-Toulouse-Tarbes-Hendaye. Cette ligne n'existe pas et il n'y a aucun arrêt commercial à Toulouse-Matabiau. Le train de nuit *La Palombe Bleue* est un train détourné depuis le service d'hiver 2011-2012. Son terminus n'est pas Hendaye mais Irún, et sa circulation normale est via Bordeaux avec coupure et raccordement de ses deux rames (Tarbes et Irún/Hendaye) à Dax. Il assurait une correspondance avec des trains espagnols à Irún et Hendaye. En 2011 le Paris-Irún arrivait à son terminus à 7h36 et assurait une correspondance avec des trains vers Barcelone (8h05), Madrid (8h15) et La Corogne (8h45). Le

⁴ P.O.L.T. : ligne Paris – Orléans – Limoges – Toulouse, dite aussi PaLiTo, Paris – Limoges – Toulouse. Elle est exploitée par des rames Corail tractée au départ de Paris-Austerlitz.

⁵ Pétition en ligne depuis le site ouiautraindenuit.com. Chiffre au 28 novembre 2016.

Hendaye-Paris avec un départ à 22h20 assurait une correspondance à Hendaye avec les trains en provenance de La Corogne (20h55), Barcelone (21h40) et Madrid (21h55). L'arrivée actuelle à Irún à 9h25 et le départ de Hendaye à 19h20 empêche toute correspondance à présent. Précisons toutefois qu'en 2012 le train de nuit arrivait à Irún à 8h55. La Renfe retarda le départ du train vers La Corogne à 9h15... et la SNCF retarda l'arrivée de *La Palombe Bleue* à 9h25. Ainsi depuis 2012 cette correspondance n'est plus assurée pour dix minutes. Je laisse le lecteur méditer si la raison des choix horaires est juste liée aux travaux sur le réseau français...

B/ SNCF, RFF et Etat, stratégies et intérêts contradictoires.

1/ La séparation SNCF – RFF et la « crise des sillons ».

Afin de suivre les directives européennes, la France va –comme d'autres pays européens– séparer l'activité transport qui reste sous le giron de la SNCF de l'activité infrastructure en créant Réseau Ferré de France. Sauf que dans le cas français la SNCF conserve le patrimoine ferroviaire et en particulier les gares, tandis que RFF hérite d'une lourde partie de la dette de la SNCF et d'un réseau vétuste sans pouvoir le financer autrement que par des subventions ou en jouant à la hausse sur les droits de péage et les sillons, c'est-à-dire les horaires de circulation des trains. La Cour des Comptes affirme en 2015 dans son rapport que la « crise des sillons », c'est-à-dire l'effet perturbateur sur les créneaux de circulation des trains ou les chantiers de rénovation du réseau ferroviaire, observée depuis 2010, a eu un effet particulièrement négatif sur les trains de nuit.⁶ En Espagne, pays peu observé dans le domaine ferroviaire par les autorités françaises, la Renfe n'est qu'un opérateur tandis qu'Adif est propriétaire des gares, des infrastructures et du patrimoine ferroviaire. Adif a donc une réserve financière sous forme de terrains ou de biens immobiliers et perçoit les recettes de location des locaux et espaces de ventes dans les gares. Ce n'est pas le cas de Réseau Ferré de France. Cette mauvaise répartition des financements va entraîner une guerre des sillons entre les deux entités françaises. En 2013 le taux moyen d'occupation des Intercités tombe à 35%. Soulignons qu'aucun taux d'occupation ou de somme rapportée par le train *La Palombe Bleue* n'est précisée dans le Rapport de février 2015 de la Cour des Comptes, ni dans le Rapport Duron, alors que ce même rapport préconise une étude ligne par ligne. De plus, dans les deux rapports on cite une ligne Paris-Toulouse-Tarbes-Hendaye de nuit qui n'existe pas puisqu'il s'agit du détournement pour cause de travaux de la ligne Paris-Tarbes-Irún via Bordeaux et que le train de nuit devait –selon la Snf et l'Etat- retrouver son parcours originel en 2017, comme cela fut affirmé dans les médias, comme par exemple sur la radio *France Info*.⁷

Notons que plus on divise une entreprise, plus les coûts augmentent. SNCF Mobilités doit des frais de circulation et de péage à SNCF Réseau mais aussi à Gares et Connexion pour les services en gare. Et là aussi la situation est assez absurde. Les tarifs de prestations de base des gares parisiennes pour la part fixe était pour Montparnasse de 186 euros contre 522,19 euros pour Austerlitz. Cela est expliqué par une moindre fréquentation de la deuxième gare et des coûts répartis sur une assiette moins large.⁸ Ces tarifs sont facturés par Gares et Connexion sur la base du nombre de départs. Au regard de la baisse du trafic, le tarif devrait donc baisser. Or ce n'est pas le cas. Paris-Austerlitz (gare de départ de la *Palombe* et les principaux trains de nuit) est ainsi la gare la plus chère de France. Autre fait étrange, Paris-Lyon (406,64 euros) inclut la gare de Paris-Bercy

⁶ *Les trains Intercités : sortit de l'indécision*, Rapport Public de La Cour des Comptes, février 2015.

⁷ France Info ; reportage sur *La Palombe Bleue*, diffusé à l'antenne le 05 décembre 2011.

⁸ Inspection Générale des Finances, Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, *Audit des Comptes de l'Activité Intercités de SNCF Mobilités dans le cadre de la préparation de la prochaine convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET)*, juillet 2016 (version simplifiée).

d'où partent les Intercités, alors que les prestations des deux gares ne sont pas équivalentes. Ainsi alors que l'offre Intercités a baissé de 7,3% depuis 2012, la baisse des charges supportées par l'activité Intercités n'a elle baissé que de 2,1%. Dans sa synthèse l'audit précise : « l'organisation très complexe de l'opérateur historique rend particulièrement difficile la lecture des comptes, qui se manifeste notamment par un enchevêtrement de facturations et de prestations croisées entre les différentes entités du groupe ».

2/ Etat – SNCF, une relation conflictuelle.

a/ La convention d'exploitation des Trains d'Equilibre du Territoire (T.E.T.).

Les obligations de service public sont exclusivement attribuées à la SNCF par la signature de la convention entre l'entreprise ferroviaire et l'Etat. « Ce conventionnement répond à l'objectif de garantir l'exploitation de lignes d'équilibre du territoire (LET) en attribuant une compensation financière à la SNCF. Aussi, le monopole de la SNCF pour les services nationaux de transport ferroviaire, défini à l'article L2141-1 du Code des Transports, n'a pas été remise en cause. »⁹ Parmi les obligations de service public la convention exige « d'assurer un investissement pour la régénération du matériel roulant existant ». Ce fut partiellement le cas avec la création du « Service Nuit » qui devint par la suite « Corail Lunéa ». Il n'y eut cependant aucun achat de matériel neuf pour les lignes de nuit. Si l'Etat est responsable de la suppression ou non des dessertes ou des lignes Intercités, la convention précise que les horaires des TET ne sont pas conventionnés et c'est donc l'exploitant qui est responsable du choix des horaires. Les horaires de *La Palombe Bleue* qui n'assurent plus de correspondance avec les trains espagnols relèvent bien d'une volonté, voire d'une intentionnalité, de la part de la SNCF. En cas de mouvement social, l'article 9.2.2. de la convention TET prévoit un plan de transport adapté, ainsi qu'un plan d'information des voyageurs. Pourtant, dans le cas de la suppression de *La Palombe Bleue* sur l'ensemble de son parcours, aucun transport alternatif n'est jamais proposé sous prétexte qu'il s'agit d'un train de nuit et qu'il n'y a pas d'autres alternatives en soirée. Soit le voyageur reporte le voyage et peut passer la nuit dans une rame dortoir, soit il annule son voyage. D'autre part la gestion en cas de perturbation ou de trajet écourté est loin d'être satisfaisante. Quant au plan d'information, il se limite à informer par sms ou email de la suppression du train. En cas de manquement aux obligations de qualité de service, l'Etat en tant qu'autorité organisatrice, peut attribuer un malus en euros à l'opérateur. Si la qualité du service est supérieure, par exemple en ponctualité, aux objectifs fixés, l'Etat peut à l'inverse attribuer un bonus. Dans la réalité, bonus et malus se compensent souvent. La ponctualité pour les trains de nuit est de terminus + 15 minutes.

Force est de constater que cette convention a aggravé la situation au lieu de l'améliorer. L'offre des TET s'est contractée de 10% depuis le début de la convention, or pendant cette période où l'offre diminue, la SNCF n'a pas réduit ses coûts.¹⁰ Les indicateurs se bornent à enregistrer la dégradation de la rentabilité et le renchérissement du coût du matériel roulant sans ambition de renverser cette tendance. La SNCF ferme des lignes ou supprime des dessertes et l'Etat cherche à réduire ses subventions. Ainsi en 2014, la loi des finances prévoyait de ramener le CAS (Compte d'Affectation Spéciale) à 309 millions d'euros afin de prendre en compte la baisse de tarification de RFF. L'Etat envisageait à l'époque de ne conserver que les lignes Intercités rentables et de proposer les autres aux Régions. Fin 2015 devait être signée une nouvelle convention entre l'Etat et la SNCF pour l'exploitation des TET couvrant la période 2016-2020, mais aucune solution n'ayant été trouvée pour réduire le déficit de ces trains, la première convention fut prolongée. Comme aime à le

⁹ *Rapport d'exécution de la convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire, année 2013*, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie.

¹⁰ *La Vie du Rail*, « Intercités : la Cour des Comptes critique un système à bout de souffle » n° 3477, p. 4-5, 23 juillet 2014.

souligner M. Vidalies dans sa communication, le déficit était de 330 millions d'euros en 2014 et est estimé à 450 millions d'euros en 2016. Simple constat, car ni M. Vidalies, ni M. Pépy, n'apportent d'explications à cette hausse sans cesse croissante du déficit alors que le nombre de trains Intercités ne cesse de se réduire. Ni l'Etat, ni la SNCF ne semblent capables d'analyser la situation ligne par ligne afin d'identifier les causes de ces coûts sans cesse plus élevés, et encore moins de trouver des solutions au problème. On ne détecte même pas une intention de le faire. Les différents rapports sur les TET ne sont que des constats, sans autre ambition que d'être un constat. Où sont le nouvel essor nécessaire et le nouveau modèle préconisés par M. Vidalies ?¹¹ Retour à la vieille recette, on supprime, les régions assument la mission de service public de l'Etat, ou on cède à un opérateur privé si ce dernier en veut.

b/ L'Etat, un frein pour la SNCF.

La convention avec l'Etat ne régla pas les problèmes des lignes de nuit. En application fin 2009 du règlement européen « OSP » qui a ouvert la voie au regroupement des lignes hors TGV et TER et à la contractualisation de leur exploitation entre la SNCF et l'Etat. La Convention triennale d'exploitation 2011-2013, conclue le 13 décembre 2010, fit de l'Etat l'autorité organisatrice des lignes Intercités. L'Europe cherche à ouvrir les lignes ferrées et leur exploitation à des opérateurs privés ou publics dans un souci de concurrence. Les lignes déficitaires n'intéressant pas les opérateurs privés à la recherche de profits, et elles sont souvent sous l'autorité de l'Etat. Les lignes permettant des bénéfices sont souvent mixtes public-privé comme la future ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux. La Cour des Comptes dénonce d'ailleurs que le transporteur (et non les contribuables comme le fait croire M. Vidalies) finance l'essentiel de la subvention d'équilibre. M. Pépy a d'ailleurs souligné que cette situation est intenable à cause de l'érosion des résultats des TGV. Pourtant le rapport Duron reprend à son compte les conclusions de la Cour des Comptes en soulignant un partage confus des responsabilités entre l'Etat et la SNCF.

Paradoxalement l'abandon de la subvention aux Intercités permettrait à la SNCF de recouvrer sa liberté de gestion du réseau Intercités et d'en assurer l'équilibre financier par les excédents des lignes rentables. Cela se ferait sans doute, au cas par cas, par la fermeture des lignes déficitaires si un équilibre n'était pas trouvé. Hors dans le cas des Intercités, actuellement la SNCF ne décide rien car c'est l'Etat qui impose ses choix de fermetures de lignes, parfois en obéissant à une logique de politique locale. Alors que le Gouvernement Hollande parle de continuité du service public, notamment pendant les grèves de la SNCF du mois de mai 2016, ce même gouvernement refuse cette continuité en traitant les Intercités, les TGV et les TER comme des entreprises différentes soumises à des contraintes comme celles du secteur privé. Chaque branche doit dégager des bénéfices. Sauf que dans le cas des trains Intercités, la SNCF a les mains liées car soumise aux décisions politiques de l'Etat. Hors la priorité de l'Etat c'est l'ouverture d'une L.G.V. conditionnée à une rentabilité et à une gestion mixte avec la présence du groupe Vinci¹². Il faudrait déjà que l'Etat connaisse chaque ligne, son évolution et analyse les causes des déficits pour pouvoir y remédier. Hors le cas de *La Palombe Bleue* qui est considéré comme un Paris-Hendaye via Toulouse, montre une méconnaissance de la réalité de la part des dirigeants politiques.

M. Guillaume Pépy contredit d'ailleurs la vision destructrice des trains Intercités qu'incarne M. Vidalies dans son courrier publié en annexe au rapport de la Cour des Comptes : « Concernant les dessertes, SNCF a exposé à l'Etat, l'autorité organisatrice (AO) des TET, à plusieurs reprises, depuis 2011, sa vision selon laquelle les trains Intercités doivent constituer l'offre ferroviaire de

¹¹ *Ville, Rail et Transports*, n° 578, « Intercités : une nouvelle convention pour cinq ans », p. 46, août 2015

¹² VINCI : détenu par 69,1% d'investisseurs institutionnels, de 10,9% d'actionnaires individuels, de 9,8% des salariés, de 7,1% par Autocontrôle, 5,3% par Qatar Diar et 1,4% par Artémis (Groupe Pinault). Source Wikipédia, au 31-12-2012.

référence de la moyenne et longue distance offrant un rapport prix/temps de parcours attractif. Ce nouveau positionnement doit passer par une plus grande articulation avec les offres de transport que nous proposons en TER et en TGV, en accord avec les solutions de porte-à-porte que nous développons. Ces évolutions doivent aller dans le sens d'un meilleur service rendu au client, en améliorant le temps de parcours en positionnant les trains au plus près des besoins du marché. La convention actuelle n'a pas permis de les mettre en œuvre, la politique en matière de dessertes relevant in fine de la seule autorité organisatrice, qui a privilégié le maintien de l'existant ». Nous avons donc une entreprise soumise aux décisions arbitraires de l'Etat. Le Secrétariat d'Etat aux Transport agit comme un actionnaire qui sait mieux que le président de l'entreprise, les cheminots et les voyageurs ce qui est bon pour la SNCF et la mobilité des voyageurs. En fait il écoute les élus et fait passer les désirs politiques avant les intérêts de la SNCF. En 2014, Guillaume Pépy déclarait : « la mise en service de la ligne Sud Europe Atlantique représentera pour la SNCF une dégradation prévisionnelle comprise entre 100 millions d'euros et 200 millions d'euros par an sur sa marge opérationnelle en fonction du niveau de péages et du schéma de dessertes obtenu ».¹³ Les derniers événements au sujet des grèves des mois de mai et juin 2016 ont montré le désaveu par l'Etat de M. Pépy qui pourtant cherche à maintenir l'offre Intercités, et l'ingérence de l'Etat dans le règlement des conflits sociaux au sein de la SNCF. M. Pépy estimait que la convention signée avec l'Etat était déséquilibrée au détriment de la SNCF, laquelle n'a pu librement adapter son produit aux besoins des voyageurs et à la concurrence. Au lieu de rendre la liberté de choix à la SNCF pour tenter de nouvelles stratégies pour faire reculer le déficit des Intercités, l'Etat a imposé ses choix. Le dernier étant de faire un appel d'intérêt sur les lignes de nuit aux opérateurs privés. Un opérateur privé, par définition, n'est pas lié à l'Etat et peut donc mener la stratégie de son choix. Pourquoi ne pas avoir alors donné cette liberté à la Sncf ? Préparerait-on la privatisation de SNCF Mobilité ? Songe t-on à cloisonner les activités Fret, TER et Intercités ? SNCF Réseau (ex RFF) ne voit-elle pas arriver le privé dans les infrastructures avec le groupe Vinci comme constructeur des ouvrages d'art de la future L.G.V. Tours-Bordeaux ? Les « autoroutes ferroviaires » vont-elles avoir le même bilan que les autoroutes routières exploitées déjà par le Groupe Vinci ? Le privé va-t-il détenir à terme les infrastructures ferroviaires européennes ? La Ligne Sud Europe Atlantique (Liséa) est amenée à devenir dans le futur la ligne Bruxelles-Paris-Madrid-Lisbonne. Un marché estimé à plusieurs millions d'euros de bénéfices pour le ou les concessionnaire (s) de la future L.G.V. Nord-Sud Europe. La fragmentation d'une entreprise en plusieurs branches pour concentrer les déficits sur différentes activités dans le but de s'en défaire ou de les vendre n'est pas la solution idéale. L'éclatement du groupe Alstom, après la vente de son secteur énergie à Générale Electricque, a fragilisé la situation financière de Alstom-Transport qui peine à maintenir sa production avec une absence d'investissements dans les capacités de production et l'emploi.¹⁴ Ainsi en 2016 face à une menace de fermeture, l'Etat doit intervenir et commander des trains pour le réseau Intercités à hauteur de 700 millions à Alstom pour pérenniser l'emploi. On pourrait se dire que c'est une bonne nouvelle sauf que l'Etat par la bouche même de François Hollande annonce une commande de 17 rames TGV pour le réseau Intercités. En effet seul Intercités appartient à l'Etat ; mais les TGV ne sont jugés rentables que sur les lignes à grande vitesse. A côté de cela le centre de maintenance des voitures Intercités de Toulon est menacé de fermeture...

Remarque : d'après Gilles Savary, le TGV est plus cher à l'exploitation/ entretien.

c/ Déficit et subventions.

D'après la SNCF, le trafic voyageur Intercités (toutes lignes confondues) a baissé de 14,58% entre 2011 et 2013. Pour la Cour des Comptes le déficit est structurel selon un audit réalisé en 2010. Elle souligne qu'avec un déficit d'environ 25%, les Intercités sont beaucoup moins subventionnés que les autres activités conventionnées. L'activité TER est déficitaire à hauteur de 65% et

¹³ *La Vie du Rail*, n° 3303, « Malgré la Cour, les élus du Sud-Ouest veulent leur LGV », p. 77, décembre 2014.

¹⁴ *Economie et politique*, n° 732-735, juillet-octobre 2015 ; « Tous les trains pour tous les citoyens », Dominique Satgé, Charles Marziani, p. 46.

Transilien est déficitaire à hauteur de 62%. M. Vidalies martèle sans arrêt que le déficit des lignes de nuit représente 25% du déficit de l'ensemble des lignes TET pour à peine 3% de voyageurs. Selon le rapport Duron la ligne de nuit la moins déficitaire est Paris-Toulouse avec 80 euros de subvention par voyageur et la plus déficitaire est Paris-La Tour de Carol avec 180 euros. Le dénommé dans le rapport Paris-Hendaye est la troisième ligne la moins déficitaire avec 120 euros de subvention par voyageur. Ceci est plutôt méritant vu qu'il circule les vendredi, samedi, dimanche et lors des congés scolaires, et que les voyageurs depuis son détournement via Toulouse endurent un rallongement de parcours de trois heures environ, des incidents fréquents, des retards, des suppressions décidées par la SNCF pour cause de mouvements sociaux ou d'accidents sur la ligne, des correspondances non assurées avec les trains espagnols, etc.

Comblé le déficit des trains Intercités repose sur le principe d'une double solidarité, ferroviaire et routière. La solidarité ferroviaire est assurée par deux contributions créées par la loi des finances pour 2011 et versées au CAS (Compte d'Affectation Spéciale, fixé à 210 millions d'euros en 2011) : la contribution de solidarité territoriale (C.S.T.) et la taxe sur les résultats des entreprises ferroviaires (T.R.E.F.). La solidarité routière repose sur la taxe d'aménagement du territoire (T.A.T.). Elle était acquittée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes et limitée en 2011 à 35 millions d'euros par an. Elle représentait cette année là 17% du CAS. Ce dispositif de financement avait été créé dans la perspective de l'ouverture du transport ferroviaire de voyageurs à la concurrence prévue pour 2015 ou 2016 lors de la signature de la convention. En 2014 la part reversée par les sociétés d'autoroutes au CAS fut abaissée de 35 à 19 millions d'euros. De ce fait, depuis 2014, le CAS est alimenté à 94% par des taxes prélevées sur la seule SNCF. Comme le souligne la Cour des Comptes, le mode de financement actuel du déficit des trains Intercités constitue donc un circuit fermé qui voit l'Etat reverser à la SNCF sous forme de subvention d'équilibre le produit des taxes qu'il a précédemment prélevées sur elle.¹⁵ On peut raisonnablement se demander pourquoi M. Vidalies insiste en disant que chaque voyageur des trains Intercités coûte 100 € de subvention par voyageur car les prélèvements faits sur la SNCF comblent à 94% ces 100 euros et non le contribuable. On peut également raisonnablement se demander comment le déficit des lignes de nuit continue de se creuser alors que depuis 2011, outre les trains Elipsos directs Paris-Madrid et Paris-Barcelone, ont été supprimés les Paris-Carreaux, Paris-Luchon, Genève-Irún/Hendaye, et Nice-Irún/Hendaye, entre autres.

La Cour des Comptes conclut dans son rapport d'inclure les trains Intercités dans un schéma national des services de transport de voyageurs en articulant ce service avec les autres offres ferroviaires et de leur accorder un financement stable et durable. Le Gouvernement Valls a plutôt choisi la simplicité sans en mesurer les conséquences en envisageant leur suppression. Cependant si l'on suit la recommandation de la Cour des Comptes, le train *La Palombe Bleue* pourrait faire office de TER ou Intercités de jour entre Dax et Irún et Dax et Tarbes par ajout à la rame dès le départ d'une voiture supplémentaire en places assises réservée à ce service de proximité. Ce service mixte Intercités-TER existe d'ailleurs sur Paris-Nevers, Paris-Mulhouse ou Hirson-Metz à certaines heures. Rappelons que les TER sont financés par les régions et que les Intercités sont subventionnés par l'Etat (en grande partie par ponction sur la Sncf). Nous avons donc deux branches d'une même entreprise en concurrence.

d/ Le poids de la dette de la SNCF.

La rapport Duron « justifie » la braderie des TET par leur déficit de 330 millions d'euros. Mais il n'est jamais question du manque de financement chronique du système ferroviaire et du poids de la dette de la SNCF, estimée à 44 milliards d'euros, et supportée par la seule entreprise.

¹⁵ *Les trains Intercités : sortir de l'indécision*, Rapport Public de La Cour des Comptes, février 2015., p. 237-238.

Cette dette contractée par la création des Lignes à Grande Vitesse, devrait logiquement être reprise par l'Etat comme le fit l'Etat allemand il y a plus de quinze ans en désendettant la Deutsche Bahn, opérateur appartenant à 100% à l'Etat allemand. D'autre part l'Etat français ne participe qu'à hauteur de 32% au financement du système ferroviaire contre 90% en Suède ou 50% en Allemagne.¹⁶ Le rapport Duron a donc plutôt pour objectif d'accélérer l'ouverture du transport ferroviaire de voyageurs à la concurrence puisqu'il préconise de ne pas attendre la date définitive de l'ouverture du 4^{ème} paquet ferroviaire européen. Cette recommandation a été suivie par M. Vidalies qui a ouvert les lignes de nuit aux opérateurs privés intéressés. Pour SNCF Mobilité (ex SNCF opérateur) et SNCF Réseau (ex RFF), se préparer à la concurrence signifie anticiper l'ouverture à la concurrence et ajouter de la complexité et des coûts pour les Régions et les usagers. On cherche à fonctionner comme une entreprise privée sur les décisions des dessertes et du dégagement de bénéfices, mais on demande au public, au contribuables (Etat et Régions) de subventionner sans recevoir une part des bénéfices si on en dégage. Alors que le financement du transport par les administrations publiques est de 49 milliards d'euros par an, principalement en faveur de la route, personne ne pose la question du déficit routier.¹⁷

C/ L'ouverture à la concurrence et l'arrivée du « privé » sur les rails.

a/ Le privé gestionnaire d'infrastructures : la L.G.V. Sud Europe Atlantique (Liséa) rebaptisée « l'Océane ».

Il s'agit d'un des arguments martelé par M. Vidalies pour justifier la suppression de *La Palombe Bleue* : « La ligne de nuit Paris-Tarbes-Hendaye-Irún sera affectée par la nouvelle offre TGV liée à la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique en juillet 2017, qui améliorera fortement la desserte ferroviaire du Sud Ouest, avec des temps de parcours TGV vers Paris réduits d'une heure ».¹⁸ Il faudrait peut-être rappeler que *La Palombe Bleue* n'a jamais desservi Bordeaux. Elle n'est en aucun cas une concurrence pour le TGV mais une offre complémentaire car le gain d'une heure ne permettra pas d'arriver avant midi à Irún et donc de garantir une correspondance vers le nord-ouest de l'Espagne. Ne perdons pas de vue que la rame d'Irún passe sur territoire espagnol afin de maintenir la continuité du service public entre la France et l'Espagne et de permettre une correspondance avec les trains de la Renfe pour la poursuite du voyage en terre ibérique. Sa suppression le 02 juillet 2017 amputerait la ligne d'une correspondance. Il ne resterait plus alors qu'une correspondance vers Madrid avec le TGV de 13h18 et une vers Lisbonne avec le TGV de 18h18 (si ces horaires son maintenus). Si le train de nuit récupère –comme cela était prévu avant les travaux de la L.G.V.- ses anciens horaires, il permettrait trois correspondances vers Madrid, Pampelune et León/Vigo/ La Corogne. Le train récupérerait les voyageurs perdus et assurerait une continuité de voyage notamment aux pèlerins faisant le chemin de Saint-Jacques allant ou revenant d'Espagne.

Un autre argument en faveur du maintien du train de nuit via Bordeaux et selon ses anciens horaires est de proposer un service différent au TGV (des places couchées) et un prix plus compétitif. En effet les péages de la L.G.V. Paris-Bordeaux exploitée conjointement par Vinci et SNCF Réseau seront nettement supérieurs à ceux de la ligne classique. Ce péage est estimé en moyenne à 22 euros par kilomètre sur une distance de 340 kms entre Tours et Bordeaux, contre en moyenne 10 centimes par kilomètre pour la ligne classique ! Argent versé par les opérateurs (dont SNCF Mobilité) à Liséa et non entièrement à SNCF Réseau. L'Etat a également cédé à la pression

¹⁶ *Economie et politique*, n° 732-735, juillet-octobre 2015 ; « Tous les trains pour tous les citoyens », Dominique Satgé, Charles Marziani, p. 44.

¹⁷ CGT Cheminots, *Communiqué de presse du 26 mai 2015*.

¹⁸ Feuille de route du Gouvernement pour un nouvel avenir des Trains d'Equilibre du Territoire, 07 juillet 2015.

du maire de Bordeaux et de certains députés exigeant 18,5 relations directes entre Paris et Bordeaux. Selon M. Pépy, cela suppose une perte d'exploitation annuelle de 150 à 200 millions d'euros pour la SnCF.¹⁹ Le maintien du train de nuit permettrait de compenser une partie de cette perte. M. Vidalies martèle que le déficit des Intercités de Nuit coûte 100 € au contribuable par voyageur, précisons que la dette de la SNCF coûte 1000 € à chaque contribuable ! Liséa est ainsi concessionnaire désigné pour 50 ans. Il est chargé de préparer la commercialisation avec SNCF Réseau de la Ligne à Grande Vitesse entre Saint-Avertin (Tours) et Ambarès-et-Lagrave (Bordeaux) dont l'ouverture est programmée pour le 02 juillet 2017. La ligne comprend 302 km et 38 km de raccordements au réseau classique. Liséa est responsable des financements privés et assure l'interface entre SNCF Réseau (le concédant), Coséa (en charge de la conception et de la construction de la ligne et piloté par Vinci Construction), Meséa (futur exploitant de la ligne et responsable de sa maintenance), les investisseurs, les prêteurs et les garants. Liséa a donc également la charge de la commercialisation et de la réservation des sillons.²⁰ L'investissement total atteint 7,8 milliards d'euros et couvre l'ensemble des travaux de génie civil et ferroviaires. Il faudra donc rentabiliser cet investissement. Les meilleurs sillons seront donc très chers, d'où la nécessité de maintenir une offre alternative comme le train de nuit. Car nul doute que ces coûts seront répercutés en grande partie sur le prix des billets TGV. Vinci a facturé 24 viaducs, 15 sauts de mouton et 7 tranchées couvertes. Jusqu'en 2061, les opérateurs qui rouleront sur cette L.G.V devront verser à Liséa une redevance afin d'assurer les travaux de maintenance et le renouvellement des voies, le remboursement des emprunts contractés pour financer les travaux, et la rémunération des capitaux investis par les actionnaires. On retrouve le même schéma que lors de la concession des autoroutes au privé, dont faisait déjà partie le groupe Vinci. Si la SNCF ne veut pas creuser considérablement son déficit elle doit miser sur le réseau classique. Encore faut-il que l'Etat ne privilégie pas le politique et lui laisse les marges de manœuvres nécessaires. En effet Liséa est hors réseau SNCF Réseau. Un train circulant à la fois sur la L.G.V. et le réseau classique devra passer commande à Liséa et à SNCF Réseau. Si la hausse du prix des billets TGV entre Paris et le Sud-Ouest est actée, reste à déterminer le taux de cette hausse. Trois pistes sont évoquée à ce jour :

- Hausse des tarifs en 1^{ère} classe.
- Suppression généralisée de la voiture-bar sur les relations courtes.
- Durcissement des conditions pour les échanges de billets.²¹

Par exemple un train pourra passer en période de pointe sans préavis. Le magazine *Economie Matin* s'appuie sur une expérimentation faite depuis le 14 octobre 2014 sur quelques TGV et Intercités visant à « optimiser le chiffre d'affaire du train fortement sollicité » et à « inciter la clientèle sensible aux prix à se reporter sur les trains les moins chargés ». Cette politique sert également à détourner les clients des trains de nuit, bizarrement chers, sur des TGV moins onéreux. Cette décision a été prise car la SNCF fait face à une importante dégradation de la marge opérationnelle sur les TGV : 29% du chiffre d'affaire en 2008 contre 12% en 2014, d'après la Cour des Comptes. Elle souligne également que si le chiffre d'affaire du TGV s'est accru entre 2002 et 2012, ce fut grâce à la hausse des prix des billets plutôt qu'à la hausse du trafic. Hors pour couvrir le coût des infrastructures, le prix des billets devraient être deux fois plus élevés. On tremble déjà en pensant aux futurs TGV utilisant la L.G.V. Liséa / L'Océane... En 2013, le chiffre d'affaire du TGV a reculé de 4% pour se situer à 4,7 milliards d'euros. Avec un taux de marge de 12%, en 2013 la rentabilité économique pour l'ensemble des TGV serait assurée, mais la SNCF souhaite une marge entre 16%, 18%, voire 20% du chiffre d'affaire. La Cour des Comptes soutient cet effort mais sans la facturer aux clients.

¹⁹ *Sud Ouest*, 16 mars 2016 d'après une interview de M. Vidalies au journal *Le Monde*.

²⁰ *La Vie du Rail*, n° 3299, « LGV Sud-Europe Atlantique ; superstructures, ouverture, sillons... Le compte à rebours est lancé », p. 4-7, août 2014.

²¹ *La Vie du Rail*, n° 3303, « Malgré la Cour, les élus du Sud-Ouest veulent leur LGV », p. 26, décembre 2014, et site economieatmatin.fr.

Soulignons également que 48 collectivités ont été mises à contribution pour le financement de la L.G.V. alors que la desserte de ces collectivités par le TGV n'est pas garantie. D'ailleurs la Commission Mobilité 21²² demandait en 2013 une complémentarité des dessertes entre TER et TGV. La Cour des Comptes va plus loin en demandant de « recentrer le transport à grande vitesse sur son domaine de pertinence en restreignant ses incursions sur le réseau classique ». ²³ Si on restreignait les incursions des TGV au sud de Bordeaux, le train de nuit Paris-Tarbes/Irún resterait viable, surtout qu'à ce jour seuls deux TGV continuent sur Irún pour assurer une continuité de voyage avec les trains espagnols. De plus il est prévu que le premier TGV empruntant la nouvelle ligne arrive à Paris depuis la côte basque vers 12h. Ce qui fait une perte d'une demi journée si on compare avec l'arrivée du train de nuit vers 7h15 en gare d'Austerlitz à Paris. Une autre solution envisagée par la SNCF semble être de rendre les TER Aquitaine terminus et début de ligne Irún et donc d'assurer une correspondance avec les TGV vers Paris à Bordeaux.

La hausse possible des prix inquiète d'ailleurs la SNCF, puisqu'en 2014, les péages payés à RFF représentaient 40% du billet TGV ; de plus la fréquentation des TGV baisse depuis 2012.²⁴ Face à cela la SNCF présenta trois scénarios d'avenir du TGV au Conseil d'Administration de juillet 2014 :

- Une stratégie de repli avec concentration de l'offre sur les 40 principales gares du réseau, l'abandon des destinations non rentables au profit des TER et des Intercités, la transformation de gares régionales en « hub » pour correspondances avec le réseau classique, et une baisse de 50% des trains en circulation en privilégiant les rames Duplex, et l'abandon du TGV Rhin-Rhône.
- Une stratégie offensive avec une augmentation de l'utilisation des 400 rames TGV et une baisse des prix et du panier moyen du client de 10 à 20%. (Il manquerait toutefois 400 millions d'euros par an pour équilibrer les comptes avec ce modèle). Pourtant ce modèle est celui utilisé avec par la Renfe espagnole avec une baisse du prix moyen du billet de 27%, une hausse des voyageurs de 23% en un taux de remplissage moyen de 73%.
- Une stratégie économique avec optimisation du parc des rames, une réalisation de gains de productivité, et une baisse des coûts d'exploitation. Ce scénario rejoint le plan stratégique « Excellence 2020 » présenté en octobre 2013 par Guillaume Pépy. Ce modèle est fondé sur son TGV *low cost* « Ouigo », permettant de gagner un point de marge par an sur dix ans. Des rames « Ouigo » sont prévues entre Bordeaux et Roissy-Charles de Gaulle et Massy-Palaiseau.²⁵

Il faut également penser à l'après ouverture de la L.G.V. Liséa. SNCF Réseau est le maître d'ouvrage du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest. Ce projet consiste en la réalisation de deux lignes ferroviaires Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, et en complément, l'aménagement de la ligne existante Bordeaux-Hendaye. Cela représente 2.000 kilomètres à réaliser entre 2011 et 2020 dans le cadre du Grenelle de l'Environnement. Entre 2008 et 2013, 388 millions d'euros étaient prévus comme investissement dans les travaux de modernisation de l'actuelle ligne entre Bordeaux et la frontière franco-espagnole. Cette somme incluait le nouveau pont sur l'Adour à Bayonne, la modernisation des gares, le renouvellement complet des voies, et l'augmentation de la capacité de

²² Rapport de la Commission « Mobilité 21 », 2013.

²³ *Les trains Intercités : sortir de l'indécision*, Rapport Public de La Cour des Comptes, février 2015, p. 249.

²⁴ *R.M.F.*, n° 591, octobre 2014, p. 60.

²⁵ *Sud Ouest*, Interview de Guillaume Pépy, 22 novembre 2016.

trafic. Le financement étant réparti entre l'Etat et la région Aquitaine.²⁶ Les lignes à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax exigent un investissement de 8,3 milliards d'euros pour 327 kilomètres. La participation des collectivités locales, comme pour Liséa, se traduira inévitablement par des exigences en termes de dessertes et de fréquences, comme celles de M. Alain Jupé qui a obtenu les fréquences souhaitées entre Paris et Bordeaux, quitte à creuser encore le déficit de la SNCF. Avec un prolongement de la L.G.V. depuis Bordeaux vers Toulouse, cette dernière serait à 3h15 de Paris et, comme dirait M. Vidalies, est encore concurrencée par l'avion du point de vue du temps de trajet. Quant au prolongement de la ligne entre Bordeaux et Dax qui ne ferait gagner qu'une vingtaine de minutes, elle est non nécessaire sans prolongement entre Dax et la frontière espagnole. Dans ces cas les Assises Ferroviaires, organisées par Nathalie Kosciusko-Morizet, les réflexions économiques du Cercle des Transports, les conclusions de la Commission Mobilité 21, présidée par Philippe Duron, et le rapport de la Cour des Comptes, mènent au choix de moderniser le réseau existant en élevant sa vitesse de circulation à 200, voire 220 km/h. Gilles Savary, député P.S. de la Gironde et rapporteur sur la loi ferroviaire, s'indigna d'ailleurs contre l'arbitrage rendu par le Gouvernement de réaliser ces lignes car aucune solution n'est avancée pour résorber la dette de 44 milliards de la SNCF, et aucune solution n'est avancée entre Bordeaux et l'Espagne pour une liaison plus rapide et renvoie la L.G.V. Bordeaux - Espagne à 2025 voire 2030. Manuel Valls confirma d'ailleurs au cours des 25^{èmes} Rencontres Nationales du Transport Public de Lyon du 1^{er} octobre 2015 que le projet de L.G.V. au sud de Bordeaux n'était pas décidé, en tout cas au-delà de Dax. Quant à Alain Vidalies il officialisa le lancement des études pour les L.G.V. Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax contre l'avis de la Commission d'Enquête de la Cour des Comptes. Le 05 juin 2016 furent donc décrétés « d'utilité publique et urgents » les travaux destinés à créer ces deux lignes à grande vitesse.²⁷ Ceci dit les nombreuses expropriations et les protestations devraient ralentir ces travaux. Surtout que le décret précise que c'est au maître d'ouvrage de remédier aux dommages causés aux exploitations agricoles. L'ouverture de ces lignes -si elles sont construites- ne devraient pas intervenir avant au moins 2027 dans le cas de Bordeaux-Dax. Le coût de la construction de ces deux L.G.V est estimé à 9 milliards d'euros.

Il est en tout cas clair que la SNCF et Vinci veulent que la L.G.V. Paris-Bordeaux soit rentable dès le départ et la non remise de *La Palombe Bleue* sur son parcours via Bordeaux et sa suppression voulue au 02 juillet 2017 font partie des moyens décidés pour atteindre cet objectif de rentabilité. C'est le système de la vente forcée. On supprime ce qui est demandé par le client pour l'obliger à acheter ce que l'on veut vendre. Mais la SNCF va plus loin si l'on se réfère aux avis négatifs émis par l'ARAFER au sujet des augmentations des péages de la L.G.V. actuelle et de la ligne classique pour favoriser la nouvelle L.G.V. et aux demandes d'éclaircissement du rôle de SNCF Réseau dans l'exploitation de la L.G.V entre Tours et Bordeaux. Ainsi pour le document de référence des horaires 2017, SNCF Réseau propose « l'intégration de nouvelles catégories tarifaires au barème de redevances de réservation des lignes à grande vitesse en prévision des mises en service des lignes à grande vitesse Sud Europe Atlantique (S.E.A.) et Bretagne-Pays de Loire (B.P.L.) », « l'intégration de nouvelles catégories tarifaires au barème des redevances de réservation des lignes classiques parallèles aux futures lignes à grande vitesse S.E.A. et B.P.L. », « la création d'une nouvelle redevance par la clause de coordination tarifaire du contrat de concession entre SNCF Réseau et Liséa. Ce nouveau prix ATL, égal à 18,175/s-km, représentant une hausse de 43% par rapport à la moyenne pondérée du prix ATL-1 et ATL-2 (L.G.V. Atlantique actuelle, n.d.l.a.) ». ²⁸ SNCF Réseau propose également la création d'une nouvelle catégorie tarifaire ATL-0, perçue entre Paris et Massy de 5,941€/s-km à 12,821€/s-km. » « Une nouvelle catégorie tarifaire C-SEA est également envisagée pour la redevance de réservation appliquée sur la ligne classique

²⁶ Réseau Ferré de France, *Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (G.P.S.O.), Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Espagne, lignes nouvelles et aménagement des lignes existantes*, avril 2011.

²⁷ Mobilicités.com, 06 juin 2016.

²⁸ ARAFER, avis n° 2016-012 du 10 février 2016, relatif à la fixation des redevances d'infrastructures liées à l'utilisation du réseau ferré national pour l'horaire de service 2017.

parallèle à la L.G.V. S.E.A., aujourd'hui majoritairement en catégorie tarifaire C-GV. Le prix kilométrique de réservation pour les sillons TAGV passerait ainsi de 3,570€/s-km à 5,782€/s-km. ». Comme le souligne SNCF Réseau, « cette modification vise à favoriser l'utilisation par les Trains A Grande Vitesse de la L.G.V. S.E.A. Pour l'ARAFER « le rehaussement tarifaire de la redevance de réservation prévue sur la ligne classique parallèle à la L.G.V.-S.E.A. n'est pas justifiée par la directive 2012/34/UE. » Quant à la redevance entre Paris et Massy, sa justification est jugée insuffisante. Elle viserait apparemment les deux projets Ouigo entre Massy et Bordeaux et entre Roissy-Charles De Gaulle et Bordeaux. L'ARAFER a donc rendu un avis défavorable aux intentions de SNCF Réseau. Mais l'Autorité de Régulation va plus loin en demandant des précisions sur le rôle exact de SNCF Réseau dans la L.G.V.-S.E.A.²⁹ SNCF Réseau et Liséa obtinrent la concession pour 50 ans avec 44 ans d'exploitation. L'ARAFER souligne que « le rôle de SNCF Réseau n'est pas défini avec clarté et de façon cohérente, l'établissement public pouvant être qualifié de « tiers » ou non ». « SNCF Réseau agit pour le compte de Liséa pour la mission de gestion du trafic et des circulations de la ligne. » Mais « SNCF Réseau est totalement étranger à la relation commerciale existant entre Liséa et ses clients demandeurs de capacité ». L'ARAFER considère également négativement certaines prétentions : « Liséa prévoit une pénalité de 10 fois le montant hors taxes de la redevance de réservation en cas de fausse déclaration de la capacité d'emport du train concerné par un candidat par rapport aux informations figurant dans l'attribution du sillon-jour concerné. L'Autorité relève que ce dispositif a été critiqué par les opérateurs lors de la consultation réglementaire, ceux-ci estimant qu'un tel montant était disproportionné. » « Le contrat de concession prévoit la responsabilité du concessionnaire sur la performance de l'infrastructure au travers d'un dispositif de pénalités versées au concédant SNCF Réseau en cas de sous-performance de la ligne. Liséa ne précise pas les objectifs fixés ». Nous voyons donc que la performance et la rentabilité de la L.G.V. S.E.A. est la priorité de Liséa et de SNCF Réseau. Tous deux ont donc intérêt à favoriser cette infrastructure en pénalisant pécuniairement la L.G.V. Paris – Tours et la ligne classique. Il est vrai qu'avec cet objectif maintenir une relation de nuit rentable n'est guère envisageable dans l'esprit des dirigeants de la SNCF.

b/ Les « cars Macron ».

Aujourd'hui concurrence est ouverte avec les lignes routières, avec les « Cars Macron ». La première compagnie à concurrencer la SNCF est... OUIBUS, filiale de... la SNCF. Concurrence à laquelle la SNCF répond par les TGV OUIGO ! M. Vidalies considère, comme M. Macron, que la route peut remplacer le rail. La loi Macron prévoit donc la libéralisation totale du transport par autocar. Les autocars parcourant plus de 100 kms n'ont besoin d'aucune autorisation pour circuler. Cela permet aux grands groupes de transport, dont la SNCF et sa filiale OUIBUS, d'ouvrir librement des lignes de transports collectifs réguliers non urbains par autocar, en concurrence directe avec les services TER, TET et TGV existants.³⁰ TRANSDEV (ex CONNEX), filiale de Véolia Transport, ouvre sous l'appellation ISILINES, 124 lignes d'autocars interurbains, dont une entre Paris et Biarritz. L'autocar actuel depuis Paris arrive à Irún à 5h du matin, ce qui oblige les voyageurs en correspondance avec les trains espagnols à patienter jusqu'à 8h15 (Barcelone), 8h45 (Madrid) ou 9h15 (La Corogne) pour les premiers services ferroviaires grandes lignes. Il en va de même pour les correspondances avec les autocars vers Bilbao, Santander et Gijón. Avec un train de nuit arrivant vers 7h40, comme avant le détournement de la *Palombe Bleue* par Toulouse, difficile de conclure à une concurrence de l'autocar. De même le car de la TRANSDEV vers le Pays Basque n'est pas concurrentiel avec le train de nuit, y compris avec ses horaires actuels. TRANSDEV a profité de la Loi Macron pour lancer sa filiale ISILINES pour les trajets longue distance en France

²⁹ ARAFER, avis n° 2016-014 du 10 février 2016, relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2017.

³⁰ *Economie et politique*, n° 732-735, juillet-octobre 2015 ; « Tous les trains pour tous les citoyens », Dominique Satgé, Charles Marziani, p. 42 à 46.

sur le modèle de sa filiale EUROLINES. Mais alors que le transporteur n'exclut pas de concurrencer la SnCF sur le rail, il se plaint de la concurrence sur la route de... la SNCF. Soulignons que cette dernière a entièrement financé son activité route –Id Bus devenu OUIBUS- et a ainsi accru son déficit. On peut se demander si l'opérateur ferroviaire n'avait pas plus intérêt à se centrer sur son activité principale sur rail au lieu d'investir dans le transport par route. Surtout que lorsque les trains sont remplacés par des autocars, elle fait appel à des transporteurs privés locaux. Selon Richard Dujardin, membre exécutif de TRANSDEV, la SNCF perdrait sur la route entre 40 et 50 millions d'euros par an.³¹

SNCF Mobilité estimait en 2014 que le projet de loi de libéralisation des autocars entraînerait une perte de chiffre d'affaire de 50 millions d'euros.³² Depuis l'entrée en vigueur de la « loi Macron » aucune compagnie d'autocar n'a dégagé de bénéfices. Deux sur les cinq existantes sont même proches de la faillite. Le rapport Duron, page 28, précise qu'en Allemagne, cette libéralisation du car depuis janvier 2013 a vu arriver 27 opérateurs en 2014, mais aucun n'a atteint le seuil de rentabilité. Dernière idée de la SNCF pour concurrencer les autocars captant la clientèle jeune, lancer en 2015 les TGV Pop. On s'inscrit à l'avance pour des billets peu chers et la deuxième rame TGV part si le taux de remplissage le permet.

c/ L'ouverture aux opérateurs privés des ligne de nuit.

La politique du Gouvernement Hollande consiste –comme cela a toujours été le cas à la SNCF- à se débarrasser de ce qui est déficitaire, ou de le proposer à d'autres mais en essayant d'en conserver une partie, au cas où l'autre actionnaire, ou opérateur, réussisse là où la stratégie de la SNCF avait échoué. Ce fut le cas du Fret avec les « splendides » résultats que l'on connaît. Des 40 lignes TET qui existaient en 2011, seules 33 ont été conservées en 2014 (soit 23 de jour et 10 de nuit). Les politiques nationaux se concentrent sur les grands axes, ou privilégient le transport routier alors que le rail émet 10 fois moins de Co2 que la route. M. Jean-Vincent Placé, signataire du rapport Duron, en sait quelque-chose. L'Europe souhaite, quant à elle, une rapide ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs au détriment des conventions relatives aux obligations de service public.³³ En ce qui concerne les trains de nuit, on compte une longue suppression avec des exemples d'exploitation absurdes. Le Paris-Carmaux était dépassé par un TER sur la dernière partie de son parcours, le Train-Hôtel *Francisco de Goya* géré conjointement par la SNCF et la Renfe via la société Elipsos fut supprimé entre Paris et Madrid, la SNCF refusant de financer sa partie du déficit d'exploitation. En fait cela coïncida avec l'ouverture du TGV direct entre Paris et Barcelone. La SNCF estima donc que les voyageurs se rendant à Madrid pouvaient prendre le TGV jusqu'à Barcelone et de là un train AVE³⁴ pour Madrid. Le résultat ne fut « curieusement » pas celui escompté. La SNCF perdit les voyageurs qui empruntaient le *Francisco de Goya* vers le nord-ouest et le centre de l'Espagne suite à la suppression des correspondances entre *La Palombe Bleue* et les trains espagnols, ainsi que ceux se rendant à Madrid qui préférèrent l'avion. La fermeture du tronçon Montréjeau-Luchon (fin du Paris-Luchon en train de nuit à partir du dimanche 16 novembre 2014) en raison de sa vétusté pénalisa l'économie du Comminges, zone rurale de Haute-Garonne qui, comme le soulignent les collectivités locales, était déjà largement défavorisée en termes de services publics (écoles, postes, hôpitaux...). L'attitude de l'Etat d'abandon de cette ligne va en particulier à l'encontre des efforts de Conseil Général de Midi-

³¹ *Le Figaro*, mercredi 15 juin 2016, supplément Entreprises, p. 24, « «Cars Macron » ! Transdev pointe le rôle de la SNCF.

³² Association des Régions de France, *Contribution des Régions aux réflexions sur l'avenir des Trains d'équilibre du territoire*, 2014

³³ *Les Trains d'Equilibre du Territoire, ils sont essentiels*, Cheminot CCE, Comité Central d'Entreprise de la SNCF ; 2014.

³⁴ AVE, *Alta Velocidad Española*, désigne les TGV espagnols circulant sur une LGV à écartement européen.

Pyrénées pour développer le réseau ferré. Actuellement c'est *La Palombe Bleue* qui assure certains jours via l'arrêt de Montréjeau une correspondance par car vers Luchon.

Alors qu'en avril 2016 les négociateurs européens ont décidé que les lignes L.G.V. devront s'ouvrir à la concurrence à partir de 2020 et les lignes TER et Intercités à partir de 2023, l'Etat français décide d'ouvrir à la concurrence les Intercités de Nuit à partir de 2016 ! Un appel d'offre a donc été lancé le 19 février 2016 avec réponse pour le 17 mai 2016 pour une prise de décision sur l'avenir de ces trains au 1^{er} juillet 2016. Sauf que comme l'a souligné le président de TRANSDEV³⁵, de nombreuses informations contenues dans l'appel à intérêt sont fausses ou parcellaires. Les opérateurs intéressés n'eurent que trois mois pour manifester leur intérêt. A la lecture du communiqué on se demande réellement s'il ne s'agit pas là d'un leurre pour permettre à M. Vidalies de justifier la disparition annoncée des trains de nuit ou, pire, un premier pas vers la privatisation du rail, voire les deux. TRANSDEV obtint d'ailleurs une prolongation de l'appel à intérêt jusqu'au 24 juin 2016. TRANSDEV est une filiale de la Caisse des Dépôts et de Veolia. Son chiffre d'affaire en 2015 fut de 6,6 milliards d'euros et conseille et accompagne les collectivités territoriales. TRANSDEV posait également la question de ce que comptait faire le Ministère des Transports pour pérenniser les trains de nuit jusqu'à la mise en exploitation par un nouvel opérateur. Rien n'était apparemment prévu sauf de maintenir les sillons et la circulation des trains de nuit. Finalement aucun opérateur privé ne se manifesta pour la reprise des lignes de nuit.

Mais examinons quels opérateurs pourraient reprendre *La Palombe Bleue* et sous quelles conditions. Le premier, qui serait d'ailleurs le plus logique, serait SNCF Mobilité avec éventuellement une participation des collectivités locales : Région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charente (Nouvelle Aquitaine) et Midi Pyrénées (Occitanie) et –pourquoi pas- les mairies des villes desservies par ce train. Si on accepte que les collectivités investissent dans ce train de nuit, il serait logique qu'elles soient intéressées aux bénéfices si le train en dégage. Ce train pourrait servir de support publicitaire aux villes desservies : Morcenx, Dax, Orthez, Pau, Lourdes et Tarbes, et la côte basque, Bayonne, Biarritz, Saint-Jean de Luz, Ciboure, et Hendaye. L'Espagne ou le Pôle Régional Euskadi pourrait également investir en publicité si des correspondances sont assurés côté Pays Basque espagnol. Cette solution exigeait le retour de ce train sur son itinéraire d'origine via Bordeaux dès le service d'hiver 2016. La SNCF a cependant décidé de le maintenir détourné via Toulouse **sans aucune raison valable**. Mais poursuivons dans l'idée de son maintien au service d'été 2017. On pourrait rétablir la desserte de Morcenx abandonnée depuis le détournement du train. Une attention peut être apportée aux pèlerins se rendant à Lourdes, la SNCF ayant décidé de remplacer les voitures ambulances par des TGV... Je vous laisse imaginez le confort pour les personnes handicapées... Ce retour par Bordeaux exige un retour aux anciens horaires. C'est-à-dire quitter Paris après 23h pour une arrivée sur Irún avant 8h/8h30 et un départ d'Hendaye après 22h30 afin que les correspondances avec les trains espagnols soient rétablies. La suppression de ces dernières a presque divisé par deux les bénéfices de ce train entre 2011 et 2012. L'arrivée à Paris entre 7h et 7h30 permettrait de se réconcilier avec les voyageurs utilisant ce train pour leur travail. Cela implique également de retrouver une ponctualité perdue depuis son détournement et d'assurer sa circulation en cas de conflits sociaux comme c'était le cas avant 2012. Le retour de sa circulation via Bordeaux est nécessaire puisque en 2017 le trafic sera interrompu la nuit sur la ligne Paris-Toulouse pour cause de travaux. Si le Gouvernement décide bien de maintenir les Paris-Toulouse/La Tour de Carol, peut-être qu'une solution serait de prolonger la rame de Tarbes de *La Palombe Bleue* vers Toulouse et y assurer une correspondance vers La Tour de Carol. D'ailleurs le train sous les numéros 4054 et 4055 assure épisodiquement une nouvelle desserte depuis quelques

³⁵ Communiqué de presse du groupe Transdev du 04 avril 2016. Transdev précise que deux mois sont insuffisant pour présenter une offre complète, les conditions d'accès au réseau ne sont pas spécifiées, le Ministère des Transports ne garantit le transfert du personnel ni la mise à disposition du matériel roulant. Le Ministère de garantit pas l'exactitude des données de niveau de charge ni de résultats de trafic. Les différences d'électrifications ne sont pas précisées. L'éventualité de la participation des collectivités locales n'est pas évoquée.

temps : Montréjeau avec correspondance par car pour Luchon (à 5h15 du matin dans le sens nord-sud). Cet arrêt pourrait être maintenu en prolongeant le trajet de la rame de Tarbes ou assurée par le Paris-Toulouse prolongé jusqu'à Montréjeau. Une autre solution serait un car depuis et vers Luchon au départ de Tarbes en correspondance avec la rame de Tarbes de la *Palombe Bleue*.

L'autre solution serait la reprise de la ligne par la Renfe avec le matériel de nuit Talgo à voitures-lits et sièges inclinables. L'avantage de ce matériel est qu'il peut circuler sur les voies françaises et espagnoles. Il pourrait donc aller au-delà de Irún ou au moins assurer des correspondances avec d'autres trains à la frontière. L'avantage de ce train c'est que –comme le réclament les voyageurs- il circule avec au-moins une voiture bar et permet donc un service de restauration rapide. Le matériel et le personnel appartiendraient donc à Renfe Operadora, l'opérateur espagnol. Les prix pratiqués par cet opérateur sont d'ailleurs plus compétitifs que ceux pratiqués par la SNCF pour ses trains de nuit avec des prestations et une qualité de service supérieures. La traction serait assurée par des motrices SNCF ou louées et conduites par du personnel SNCF. Cela implique, comme le soulignait le groupe TRANSDEV, de communiquer des informations réelles. Par exemple de faire état des travaux sur les voies sur la ligne P.O.L.T.³⁶ qui obligent à remettre ce train sur son parcours d'origine avec coupure et raccrochage à Dax des rames Paris-Hendaye-Irún et Paris-Tarbes.

En tout cas la Deutsche Bahn allemande se prépare à la future arrivée des opérateurs étrangers en France, puisque la rame I.C.E. n° 707 allemande, un Velaro D série 407, fut photographiée entre Paris, Angoulême et Coutras, la première semaine d'août 2014 pour des essais sous caténaire 1.500 volts.³⁷

D/ Le train de nuit *La Palombe Bleue*, un train d'avenir complémentaire et nécessaire.

1/ Ce n'est pas un train Paris-Toulouse-Hendaye !

Alors que le Gouvernement de M. Hollande cherche à supprimer les Intercités de Nuit devenus non rentables grâce à la politique « visionnaire » conjointe des différents gouvernements depuis les années 2000, à l'application docile des directives européennes, et à la passivité de la SNCF, les différents acteurs oublient volontairement ou par manque de connaissance des trains de nuit que le train *La Palombe Bleue* échappe au constat des différents rapports sur les Trains d'Equilibre du Territoire car il a été victime de la politique conjointe de la SNCF et de l'Etat pour transformer un train rentable en train déficitaire. A lecture des faits qui vont être exposés il est en effet difficile de ne pas se demander s'il n'y a pas une intentionnalité de la part des acteurs politiques et décisionnaires à la SNCF pour que ce train perde ses clients.

Un petit rappel historique du train *La Palombe Bleue*. Ce train de nuit a été créé en septembre 1979 pour établir une relation de nuit de qualité entre la capitale et la côte basque avec une rame vers Tarbes desservant la ville touristique de Lourdes. Ce train ne comportait que des places couchées en voitures-lits ou couchettes et comptait un service auto-train entre Paris et Biarritz qui permettait aux voyageurs d'emmener leur automobile avec eux. A Irún et Hendaye il assurait une correspondance avec les trains espagnols. L'utilisation du nouveau matériel Corail couchettes le classa d'emblée dans la catégorie *Trans Euro Nuit* avec un nom propre au train, *La*

³⁶ P.O.L.T., ligne Paris – Orléans – Limoges – Toulouse, aussi appelée PaLiTo.

³⁷ *Le train*, n° 318, p. 22, 2014.

Palombe Bleue, signe de qualité à l'époque. Dans les années 90, les voitures-lits furent de moins en moins utilisées car le supplément lit ne cessa d'augmenter. La tactique à l'époque était déjà celle que l'on connaît actuellement : culpabiliser et supprimer. Aujourd'hui M. Vidalies cherche à culpabiliser les voyageurs des trains de nuit en leur disant qu'ils coûtent de l'argent à la collectivité, et à l'époque les voitures-lits n'étaient pas rentables car la SNCF disait qu'elles étaient majoritairement empruntées par des agents SNCF qui évidemment ne payaient pas ! On décida donc de les supprimer en 2006 et de les remplacer par des voitures couchettes corail de 1^{ère} classe. En 2008 commencèrent les suppressions des trains de nuit, puis une deuxième vague de suppression intervint en 2010. La SNCF tenta une amélioration du service des trains de nuit en créant le Service Nuit qui remplaçait notamment les couvertures SNCF par des couettes. Un kit nuit et une bouteille d'eau étaient offertes aux voyageurs. Un distributeur de boissons et un distributeur de friandises furent installés dans la voiture dite « Services » où fut aménagé un point accueil par le personnel de bord et un espace réservé aux vélos. *La Palombe Bleue* bénéficia de ces améliorations parmi les premiers trains de nuit. Toutefois à partir de là les noms des trains commencèrent à disparaître au profit d'une uniformisation du produit « service nuit ». Le produit « service nuit » fut finalement en 2004 uniformisé sous le nom de *Corail Lunéa* qui engloba les services de nuit de qualité et qui se composait de voitures rénovées intérieurement et repeintes extérieurement aux couleurs bleues *Lunéa*. Cette décoration coûta 5,41 millions d'euros à la SNCF. La possibilité pour les femmes de réserver dans un compartiment dit « dames seules » sans présence masculine fut offerte. La SNCF communiquait alors que le Paris-Tarbes/ Irún, le Paris-Toulouse et les « trains des neiges » seraient les premiers à devenir des *Corail Lunéa* car bénéficièrent. En 2012 eut lieu une nouvelle dégradation du produit train de nuit lorsque la SNCF regroupa les *Corail Intercités*, *Corail Téo*z et *Corail Lunéa* sous l'appellation commerciale unique de « Trains Intercités ». Un dernier « plus » pour les clients apparut en 2014 avec la possibilité de privatiser un compartiment moyennant un supplément.

Le rapport Duron affirmait que le modèle économique des lignes de nuit n'était plus viable mais qu'elles restaient utiles pour assurer la desserte de certains territoires. Le train *La Palombe Bleue*, dans le but d'assurer la continuité du service public et de favoriser la circulation des européens entre l'Espagne et la France a également une utilité. Il est même nécessaire pour les personnes se rendant dans le nord-ouest espagnol. Le rapport affirme également, page 17, que le développement de l'offre aérienne et de certains TGV rend possible des départs tôt le matin et des retours tard le soir, et que sinon il y a des hôtels à bas coûts permettant une nuit sur place. La clientèle d'affaires et les entreprises apprécieront. Au moment où l'on parle d'économies et d'austérité, utiliser le TGV et une nuit d'hôtel ne revient pas moins cher que le train de nuit. De plus le train de nuit permet de disposer d'une journée entière et dans le cas d'un week-end de profiter pleinement du samedi et du dimanche. Ce discours ne tient évidemment pas compte des voyageurs transfrontaliers. Mais la SNCF n'avait-elle pas justifié en partie la suppression du train direct Paris-Madrid par l'ouverture de la ligne TGV diurne Paris-Barcelone ? Si le voyageur ne veut pas perdre une demi-journée ou contribuer aux gains du secteur hôtelier, le rapport Duron lui conseille les autocars de nuit, en prenant comme exemple les lignes étrangères, et en insistant sur leur moindre coût et la satisfaction de leur clientèle. Sur quels chiffres et enquêtes de satisfaction se base-t-il donc ? Mystère... Précisons que la clientèle des autocars n'est pas la même que celle des trains et que le succès des lignes de car est due à la desserte de villes ou de villages non desservis par le train. Je conseille aux membres de la Commission Duron un trajet de nuit en autocar entre Paris et Irún et de comparer ensuite avec un trajet en couchette dans *La Palombe Bleue*. Ils pourront juger eux-mêmes du confort des deux moyens de transport. De plus je ne suis pas convaincu que le Grenelle de l'Environnement sur lequel s'appuie le Rapport Duron ait demandé de remplacer les trains par des autocars. M. Jean-Vincent Placé pourrait peut-être préciser ce point et la quantité de Co2 libéré par un autocar et un train. Mais comme nous risquons d'attendre longtemps les chiffres pour un trajet Paris-Irún sont estimés à 89 kgs de Co2 environ pour la route contre 2,7 kgs de Co2 pour le TGV. *La Palombe Bleue* subissant un allongement de parcours via Toulouse, elle

produit 11,9 kgs de Co2.³⁸ Dans les deux cas le train est largement moins polluant que le secteur routier.

2/ Déficit après détournement.

En 2011 suite à la construction de la ligne L.G.V. Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux, il est décidé d'interrompre la circulation des trains de nuit entre Paris et Bordeaux. Si on maintient jusqu'à leur suppression fin 2013 les Talgo-Elipsos vers Madrid et Barcelone avec un rallongement de leur temps de parcours, RFF ne donne pas de sillon à la SNCF pour *La Palombe Bleue* et propose son détournement par Toulouse avec fusion des deux rames, remontée sur Dax et inversion du sens de la marche vers Irún. Cela rallonge inévitablement le temps de parcours entre deux et trois heures ainsi que le nombre de kilomètres à parcourir. En 2011 le déficit d'exploitation des trains Intercités était de 211,4 millions d'euros courants. Il passe en 2012 à 276,4 millions d'euros, et à 276,2 millions en 2013. La Cour des Comptes relève que la forte augmentation du déficit s'explique pour l'essentiel par une modification du barème des péages versés par les trains Intercités à Réseau Ferré de France. Elles font suite à un avis de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAFER) qui a abouti à aligner leurs péages sur le niveau le plus élevé acquitté par les TGV.³⁹ Coïncidence ou pas, ce déficit se creuse lorsque les travaux de la L.G.V. Tours-Bordeaux exigèrent, selon RFF, le détournement du train *La Palombe Bleue*, en rallongeant son parcours via Toulouse et en supprimant les correspondances avec les trains espagnols. Cela traduit également un épisode de la fameuse guerre des sillons entre la SNCF et RFF.

Comparons les chiffres de 2014 des trains Paris-Toulouse-Rodez (conservé par l'Etat) et le Paris-Tarbes-Irún (destiné à disparaître selon M. Vidalies) qui ont actuellement le même nombre de kilomètres à effectuer sur leur trajet, soit 1.098 km. Le train pour Rodez affiche une recette de 13,9 millions d'euros pour une circulation hebdomadaire contre 6,8 millions d'euros pour *La Palombe Bleue* avec une circulation de 3 jours par semaine et hebdomadaire lors des congés scolaires.⁴⁰ 2014 fut en plus une année néfaste en thème de suppressions et de gestion des incidents en ce qui concerne *La Palombe Bleue* qui fut supprimée ou gravement impactée par différents incidents lors des mois de juillet et août 2014 (voir tableaux en annexes), mois de circulation hebdomadaire, alors que le Paris-Toulouse-Rodez était faiblement impacté. En ce qui concerne le taux d'occupation des trains de nuit, seule *La Palombe Bleue* présente un taux moyen d'occupation supérieur à 50% avec 56%, et 100% les vendredis de départ en congés scolaires.

Rappelons qu'en 2011, la SNCF et le Ministre des Transports de l'époque précisait que ce détournement n'était que provisoire et que *La Palombe Bleue* retrouverait son itinéraire normal via Bordeaux en 2017 dès la fin des travaux de la L.G.V. Tours-Bordeaux.

3/ Les dessertes.

En 2008 la fréquentation des gares principales de la Région Aquitaine était la suivante :⁴¹

- Bordeaux Saint-Jean, plus de 8 millions de voyageurs par an.
- Pau, Dax et Bayonne, autour d'1 million de voyageurs par an.
- Hendaye, Lourdes, Biarritz, entre 400.000 et 620.000 voyageurs par an.
- Saint-Jean de Luz-Ciboure, environ 300.000 voyageurs par an.

³⁸ Source : Infolignes pour le TGV et le train de nuit.

³⁹ *Les trains Intercités : sortir de l'indécision*, Rapport Public de La Cour des Comptes, février 2015, p. 240.

⁴⁰ Rappelons que depuis la création des nouvelles régions, les académies de Paris-Versailles-Créteil et Bordeaux ne sont plus dans la même zone.

⁴¹ Réseau Ferré de France, document de travail, note de synthèse, *Etat et perspectives du trafic sur les lignes existantes, les grands projets du Sud-Ouest (Bordeaux-Espagne, Bordeaux-Toulouse)*, septembre 2009.

- Morcenx, environ 150.000 voyageurs par an.

Les gares desservies par *La Palombe Bleue* conservent de nos jours leur potentiel d'attractivité et la fréquentation plaide pour le maintien de ce train. Rappelons que la gare de Morcenx était en 2008 desservie par le train de nuit et qu'elle a été délaissée par les dessertes TGV. Le retour du train nocturne via Bordeaux permettrait à nouveau une desserte de qualité entre Paris et Morcenx, et entre Morcenx et les gares du sud de la ligne en places assises. En 2008 et encore plus de nos jours, la Région Aquitaine voit que 20% de ses déplacements se font vers l'Île de France, tandis que la région Midi-Pyrénées se partage entre Paris et sa banlieue et le Grand Sud-Est. En 2013, 72% des clients voyageaient de et vers Paris dans les Intercités.⁴² La Commission Duron devait d'ailleurs articuler les trains Intercités avec les TER et les TGV et non en faire une branche à part dans le transport ferroviaire de voyageurs. C'est ce que demandent les Régions. Elles demandent en plus que leur soient communiquées les évolutions des dessertes comme l'exige l'article 52 du Décret n°83-817 du 13 septembre 1983. Cette obligation dans le cas des Intercités revient à l'Etat.

Si on regarde les parts modales de déplacement entre le Sud-Ouest, l'Île de France et l'Espagne, on constate une part de marché assez faible pour le ferroviaire à destination de Paris, en particulier depuis Toulouse. Le potentiel aérien à destination de l'Île de France au départ des régions Aquitaine et Midi-Pyrénées s'élevait en 2008 à 5 millions de passagers annuels dont 53% au départ de Toulouse et 26% au départ de Bordeaux. L'avion est compétitif depuis Toulouse vers Paris avec une forte fréquence de la navette Air France et 5 fréquences *low cost* par jour. On peut donc se demander raisonnablement si une ligne à grande vitesse vers Toulouse est viable... Pour le déplacement vers l'Espagne, le fer reste minoritaire. Mais c'est le train de nuit en 2008 qui était largement bénéficiaire dans ces déplacements. La route est privilégiée pour les trajets courts et l'avion pour les trajets vers Paris depuis Bordeaux. Le document de travail de RFF⁴³ conclut en affirmant que « le maillage ferroviaire dans le périmètre d'étude permet d'assurer des temps de parcours compétitifs « pôle à pôle » sur l'axe Bordeaux-Hendaye/Lourdes.

L'Etat et la SNCF sont quant à eux obnubilés par les déficits, et face à leur incapacité à les combler, ils suppriment des trains en réduisant de fait les dessertes. Le cas des services de nuit est symptomatique. Sur les trois relations de nuit desservant Hendaye et Irún, seule subsiste *La Palombe Bleue*. Alors qu'il n'existe aucune alternative par la route ou l'aérien (sauf Bordeaux et Biarritz), en 2014 fut supprimée la liaison Nice-Irún/ Hendaye après celle reliant Genève-Irún/Hendaye. Il valait mieux les supprimer avant que le rapport Duron ne suggère de conserver les lignes de nuit vers Toulouse-Rodez-La Tour de Carol et Briançon car il n'existe pas d'alternative par route ou train de jour... Sans doute que le faible nombre de voyageurs est la principale raison de leur suppression.

Le Conseil Economique, Social et Environnemental d'Aquitaine (CESER) et le Consejo Económico y Social Vasco (Conseil Economique et Social Basque) soulignaient en 2013 le nombre très limité des liaisons internationales à longue distance entre la France et la Péninsule Ibérique via Hendaye et Irún. Les deux organismes insistaient sur le handicap de la discontinuité du service entre les deux gares frontalières séparées de 2 km, ainsi que l'absence de coordination dans les relations ferroviaires de proximité. Il est clair que la suppression éventuelle de *La Palombe Bleue* n'irait pas dans le sens souhaité. D'ailleurs on constate que le TER français est bien moins rempli que le service à voie métrique *Euskotren* et le service *Cercanías* de la Renfe au Pays Basque espagnol.

⁴² Dossier de Presse, Aquitaine, 16 janvier 2015, *Intercités*.

⁴³ *Les trains Intercités : sortir de l'indécision*, Rapport Public de La Cour des Comptes, février 2015., conclusion.

4/ Matériel et infrastructures.

a/ Les voitures couchettes Corail.

M. Vidalies souligne l'état vieillissant des voitures et motrices destinées aux Intercités. La Cour des Comptes soulignait déjà cela dans son rapport. Pour elle, le non renouvellement du matériel est dû à la faible ambition que l'entreprise plaçait dans les lignes Intercités à cause de leur déficit chronique. Après 2022, toutes les voitures Corail auront atteint leur fin de vie. Les voitures couchettes Corail ont été construites entre 1975 et 1984 pour les dernières. Ce qui veut aussi dire que ce matériel est largement amorti, mais aussi que le train *La Palombe Bleue* peut encore bénéficier de ce matériel jusqu'au moins le service d'été 2021. D'autres pays, comme l'Espagne, ont investi depuis les années 80 dans ce matériel dit de moyenne gamme. D'ailleurs si la SNCF voulait se débarrasser de ce matériel, quel intérêt de dépenser de l'argent à les repeindre aux couleurs corporatives en livrée dite « carmillon » depuis 2014 ? D'autre part l'idée d'un Intercités rapide empruntant la L.G.V. a germé mais fut aussitôt rejetée par... Alstom et Bombardier qui ne jugent pas nécessaire un Intercités de ce genre ni la nécessaire construction d'un matériel spécifique. D'autre part, et de façon assez incompréhensible, la SNCF a décidé d'abandonner le matériel Corail sur les trains de pèlerins au profit des TGV et par extension des rames tractées contenant des voitures-ambulances. Le dernier train tracté SNCF circula le 12 octobre 2014.⁴⁴ Est-ce que le transport des malades et des handicapés est plus simple et confortable en TGV ? On peut en douter. Pourquoi ne pas utiliser des voitures ambulances sur la rame de Tarbes de *La Palombe Bleue* avec terminus Lourdes pour ce type de matériel à certaines dates ? Les chemins de fer italiens F.S. continuent eux encore d'utiliser des rames tractées vers Lourdes.

La Cour des Comptes estimait que garder toutes les lignes de nuit existant en 2011 supposerait d'investir dans la rénovation de 300 voitures, soit un coût estimé par la SNCF de 120 millions d'euros. Hors M. Vidalies a déjà déclaré que plusieurs lignes seront supprimées en 2016. Ce qui veut dire que la rénovation nécessaire des voitures destinées à *La Palombe Bleue* coûteraient moins en cas de maintiens du train au-delà de 2021. La solution globale pour l'ensemble des lignes de nuit (hormis vers Rodez, Briançon et La Tour de Carol préservées arbitrairement par l'Etat) n'est pas une solution en soit. Chaque ligne de nuit doit faire l'objet d'une étude particulière. N'oublions pas que le train *La Palombe Bleue* est un train Paris-Tarbes/Irún via Bordeaux détourné depuis le service d'hiver 2011/2012 via Toulouse pour cause de travaux mais qui avait vocation à reprendre son itinéraire initial. D'autre part la ligne de nuit Paris-Austerlitz/Toulouse/La Tour de Carol sera impactée en 2017 par les travaux entre Paris et Toulouse rendant sa circulation impossible par son itinéraire normal. S'il n'était pas clair que le maintien ou la suppression des lignes de nuit a une cause purement politique, comment expliquer que Mme. Ségolène Royale décide de déjuger son secrétaire d'Etat aux transports en maintenant les trains supplémentaires des neiges ? La raison ? « Pas d'offre alternative ».

b/ Des infrastructures dangereuses.

La Commission Duron, la Commission Mobilité 21 et la Cour des Comptes coïncident sur un point : il faut investir d'urgence dans l'entretien et la régénération du réseau existant. Les incidents et accidents entre Toulouse et Dax qui affectent régulièrement *La Palombe Bleue* justifient pleinement cette recommandation et appuient la demande de remettre ce train par son ancien itinéraire via Bordeaux. De plus, alors que M. Vidalies affirme aux élus des villes entre Paris, Limoges et Toulouse que les Intercités seront conservés et les trains de nuit Paris-Rodez-Toulouse-La Tour de Carol maintenus, le rapport Duron reconnaît que les travaux de nuit de

⁴⁴ *Le Train*, n° 320, p. 22, 2014.

régénération de l'infrastructure sur la ligne P.O.L.T. à partir de 2017 affecteront la desserte Paris-Limoges-Toulouse et ne permettront pas la circulation des trains de nuit sur cette ligne. La Commission Duron envisage une solution alternative par route.

Les maillons faibles du parcours de *La Palombe Bleue* se concentrent entre Tarbes et Dax et plus récemment entre Bayonne et Hendaye. Ainsi en mai 2016, un rail a cassé entre Biarritz et Bayonne, et il a fallu procéder à un nivellement de la voie entre Hendaye et Bayonne alors que des travaux furent déjà réalisés sur cette portion de ligne.⁴⁵ Colas Rail a travaillé conjointement avec T.S.O. et tire un bilan de la campagne de rénovation du réseau globalement positive. Toutefois l'entreprise précise que 5 kilomètres du chantier Bayonne-Hendaye n'a pas pu être réalisé car il a présenté de nombreuses difficultés. Les raisons sont diverses : phasage très précis ne laissant pas le droit à l'erreur en terme de respect du calendrier, zones morcelées, tracé sinueux comportant des rayons très serrés, une voie contigüe circulée, un engagement et un dégagement compliqué des trains de travaux, et un temps de trajet très long entre le chantier et la base arrière. On peut se demander comment l'Espagne, qui au Pays Basque a de nombreux tunnels, des rayons très serrés aussi, arrive à réaliser des travaux sur les voies sans interrompre la circulation et sans que les incidents affectant les voies ou les appareils de voie soient quasiment chroniques comme en France.

Mais pour montrer l'état du réseau entre Toulouse et Dax, un seul cas sera évoqué, car il aurait pu avoir des conséquences aussi catastrophiques que le déraillement de l'Intercités en gare de Brétigny, en banlieue parisienne. Le 26 novembre 2013 sur la commune de Carbonne, une rupture multiple d'un rail eut lieu, et alors qu'il manquait un morceau de rail, cette section fut franchie par deux trains de voyageurs, dont *La Palombe Bleue*.⁴⁶ A 6h03 une rupture de rail a lieu liée à trois points de fragilité du rail. Une lacune d'environ 1,30 m. est découverte à 9h50 par un agent de maintenance alors que pour cause de travaux les circulations commerciales étaient interrompues depuis 8h50, ce qu'ignorait d'ailleurs l'agent lorsqu'il demanda l'arrêt des trains sur la voie endommagée. Sont passé sur le rail cassé à 6h46 un TER Toulouse-Pau, à 7h57 un TER Toulouse-Tarbes, à 8h08 *La Palombe Bleue* Paris-Tarbes-Irún, et 8h18 un Intercités Toulouse-Bayonne. Ces trains ont franchi la zone cassée à une vitesse d'environ 140 km/h. Deux chocs sur la caisse de *La Palombe Bleue* (train 4053) furent constatés sur les cinquième et sixième voitures lors de l'examen sur fosse à Hendaye.

Nous pouvons également rappeler que le rattrapage d'un TGV par un TER sur cette même ligne à Denguin, fut causé par des rongeurs qui rendirent la signalisation hors service et provoquèrent un dysfonctionnement provoquant le passage du feu rouge au vert. Les photos des armoires électriques de la zone publiée dans le rapport du B.E.A.T.T. sont édifiantes sur le manque de maintenance et de réparation.⁴⁷ La signalisation défaillante est d'ailleurs souvent cause de retard du train de nuit.

5/ Ce qui détourne les voyageurs du train de nuit.

a/ Des décisions de circulation pénalisantes et des retards.

La Cour des Comptes précise que jusqu'au conventionnement des lignes Intercités, qui a permis d'introduire le principe de subvention, la stratégie de la SNCF était en premier lieu de

⁴⁵ *La Vie du Rail*, n° 3317, Dossier Infrastructures : 535 km de voies à renouveler en 2016 « Bilan de campagne 2015 et perspectives », p. 63.

⁴⁶ Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (B.E.A.T.T.), *Rapport d'enquête sur la rupture multiple de rail, franchie en vitesse par des trains le 26 novembre à Carbonne (31)*, janvier 2016.

⁴⁷ Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (B.E.A.T.T.), *Rapport d'enquête technique sur la collision par rattrapage de deux trains de voyageurs survenue le 17 juillet 2014 à Denguin (64)*, janvier 2016.

s'efforcer d'en diminuer la charge.⁴⁸ Elle précise également que jusqu'en 2010 la SNCF « procédait par petites touches à une diminution des dessertes des lignes classiques afin de rabattre vers les TGV la clientèle de lignes nationales ». L'année 2013 a été orientée vers une adaptation de la desserte qui s'est notamment traduite par des modifications sur les lignes au départ d'Hendaye compte tenu des travaux poursuivis alors par RFF pour assurer une modernisation des infrastructures. Ces travaux empêchèrent la circulation de la ligne de nuit Genève-Irún/Hendaye, tandis que la relation Nice-Irún/Hendaye fut déréglée, les circulations étant limitées aux pointes hebdomadaires du vendredi et du dimanche. Ils furent peu de temps après purement et simplement supprimés. En 2013 la circulation des trains au départ de Paris-Austerlitz fut perturbée par le déraillement à Brétigny-Sur-Orge qui impacta directement les trains de nuit au départ de cette gare parisienne. *La Palombe Bleue* fut supprimée et fut le dernier train de nuit à être remis en circulation.

Pour faire circuler un train, l'opérateur doit commander actuellement un sillonnage auprès de SNCF Réseau (ex RFF). Ainsi le travail pour établir des horaires commence entre 2 et 5 ans à l'avance. Un an avant la mise en place des horaires, SNCF Réseau regroupe les solutions trouvées à la demande de circulation sous forme de « sillonnages catalogues » qui prennent en compte les travaux sur les voies prévus. A partir de ces commandes SNCF Réseau et la Direction des Circulations Ferroviaires vont construire les horaires de service pendant de longs mois.⁴⁹ Les travaux sur les voies sont devenus le principal motif de la suppression du train *La Palombe Bleue*. Ainsi des travaux entre Toulouse-Matabiau et Portet St. Simon du lundi 22 février 2016 au jeudi 07 juillet 2016 de 21h30 à 6h00, des lundis au jeudis (sauf veilles de fête et jours de fête) empêchèrent la circulation du train de nuit les lundis. Sauf que parfois lorsque la décision de suppression est publiée, certains voyageurs ont déjà acheté leur billet. Evidemment le billet est remboursé mais si vous devez absolument voyager, vous pouvez proposer un billet en TGV à 127 euros contre les 35 euros de votre billet *premier* pour le train de nuit. D'autre part la suppression du train de nuit se répercute sur la suite du trajet vers l'Espagne ou la Belgique et l'Allemagne avec la perte des billets pris pour les réseaux étrangers.

D'après le rapport annuel de l'Autorité de la Qualité de Service dans les Transports (A.Q.S.T.), sur l'axe Atlantique, en 2014, 40% des retards des trains Intercités étaient dus à l'infrastructure (travaux et dérangements d'installations ferroviaires). Alors que *La Palombe Bleue* est considérée comme un train de loisir (ce qui justifia de limiter sa circulation les vendredis, dimanches et lundis et pendant les congés scolaires), le même rapport montre que les retards des Intercités se concentrent pendant les périodes de congés scolaires : 16,6% de retards des Intercités pour le mois de juin, 16,1% pour le mois de juillet, 15,8% en octobre et 15,5% en décembre.⁵⁰ Le rapport précise également que les Intercités sont les moins ponctuels et les plus annulés en 2014. Les trains de nuit sont toujours les premiers supprimés en cas de mouvements sociaux. Le rapport d'activités 2015 est encore plus parlant sur les choix faits par la SNCF au détriment des Intercités. En 2015 les retards des TGV sur l'axe atlantique étaient liés à l'infrastructure à 34%. Le retard moyen des TGV étant passé de 29 à 33 minutes en moyenne. Par contre pour les Intercités de Nuit la première cause de retard est la gestion du trafic à 48%. Dans le cas de *La Palombe Bleue* un incident sur un train entre Paris et Toulouse a un impact direct sur ce train à cause du fort trafic sur cet axe. Entre Tarbes et Dax, la *Palombe* est confrontée aux sillonnages serrés des TGV et des T.E.R. On constate également en 2015 que les retards se concentrent sur les mois des vacances d'été en particulier. On observe également que parmi les lignes avec les plus forts taux d'annulations se trouvent les lignes de nuit Paris-Cerbère-Port Bou (10% d'annulations environ) et Paris-Hendaye-Irún (4,5% d'annulations environ). Parmi les plus faibles taux de retard se trouvent les relations de nuit Toulouse/Rodez-Paris et Bourg-Saint-Maurice/Saint-Gervais-Paris. A l'opposé avec le plus fort

⁴⁸ Op. cit. p. 234.

⁴⁹ RFF & SNCF, Dossier de Presse Midi-Pyrénées, Toulouse, 06 décembre 2012, *Horaires et Travaux. De 2013 à 2017, Rff et Sncf modernisent les lignes.*

⁵⁰ A.Q.S.T., Rapport d'Activités 2014.

taux de retard (35%) ce trouve la relation de nuit Paris-Nice.⁵¹ (En annexes j'ai comptabilisé les retards et annulations du train *La Palombe Bleue* pour les mois de juillet et août 2014 accompagnés des causes et des solutions apportées par la SNCF). Ajoutons que de nos jours les Intercités peuvent arriver à destination avec 7h38 de retard dans l'indifférence générale comme la *Palombe* à Hendaye le 22 août 2016.

b/ Une gestion insatisfaisante des situations de crise.

Le cas le plus flagrant est la prise en charge des voyageurs en cas de rupture du trajet pour cause de panne du train, ou d'incident ne permettant pas une poursuite du trajet. La plupart du temps les incidents se concentrent sur les gares de Lourdes, Pau ou Tarbes. Il est clair que les motrices de remplacement ont largement disparues des gares. Pourtant les BB 7200 semblent être de plus en plus affectées par des pannes. Le manque de motrices à disposition entraîne souvent un changement de transport. Vers six heures du matin les voyageurs sont réveillés, et priés, voire pressés, de monter dans un TGV ou deux TER pour finir le voyage. Je vous laisse imaginer les familles avec enfants et bagages ou les personnes âgées ayant un quart d'heure pour quitter leur couchette et emprunter l'autre train. Mais bon il paraît que garer des motrices pour effectuer d'éventuels dépannages coûte cher... tout comme garer des rames non utilisées.

Lorsque le terminus du train est anticipé (cas des grèves ou des « conditions climatiques exceptionnelles »), c'est l'autocar qui prend le relais : un vers Irún, un vers Bayonne, Biarritz, St. Jean de Luz et Hendaye, et un vers Pau, Orthez et Dax. Je peux affirmer que si le fait de ne pas remonter sur Dax rend le car compétitif, le confort n'est pas le même que celui d'une couchette. Je ne dissuaderai pas au sujet des toilettes... Lorsque *La Palombe Bleue* circulait via Bordeaux, ses retards étaient exceptionnels et il n'y a quasiment jamais eut de rupture dans la continuité de son trajet. Même si la SNCF et son personnel font le maximum pour aider les voyageurs, la gestion des situations de crise demeure insatisfaisante car de nombreuses décisions ne se prennent plus au niveau local et il y a donc un manque de réactivité et de souplesse. C'est en tout cas comme cela qu'elle est perçue par les voyageurs. C'est le cas lorsqu'un train tombe en panne. Le faire doubler par les trains suivants sur la voie contiguë est devenu apparemment une chose quasi impossible comme témoignent les retards de plus de trois heures à l'arrivée des trains de nuit dans ce genre de situation. A l'été 2014, comme l'on pourra le constater dans les annexes, décision avait été prise à un moment donné de rendre le train terminus Hendaye et faire passer les voyageurs à Irún en autocar alors que le temps en train entre les deux gares est de cinq minutes...

Ajoutons aussi que le service *Infolignes* censé rapporter les incidences en temps réel est souvent le week-end comme « déconnecté » de la réalité. Ainsi le dimanche 03 juillet 2016, le train 4055 Paris-Irún est annoncé avec 1 heure de retard sur *Infolignes* alors qu'il est annoncé supprimé et remplacé par un autocar dans les gares. Le train a été terminus Les Aubrais-Orléans, la raison n'a jamais été précisée sur *Infolignes*. De même le train de nuit Albi-Paris circulant jumelé au train de nuit Nice-Paris était annoncé à l'heure alors qu'il circulait avec 2h45 de retard. Là aussi l'information est loin d'être satisfaisante. Pourtant le fait de connaître la situation de circulation en temps réel et la cause du retard permet aux voyageurs et aux personnes venant les chercher à la gare de prendre des dispositions.

c/ Des tarifs incohérents.

La Cour des Comptes dans son rapport⁵² souligne l'hétérogénéité des liaisons Intercités et que les lignes de nuit représentaient 42,5% du chiffre d'affaire des trains Intercités en 2013. Ces dernières sont soumises au « tarif réglementé de référence » qui s'applique au TGV et sont

⁵¹ A.Q.S.T., Rapport d'Activités 2015.

⁵² *Les trains Intercités : sortir de l'indécision*, Rapport Public de La Cour des Comptes, février 2015, p. 231.

soumises à la réservation obligatoire. Sur les lignes Intercités de jour, la réservation n'est pas obligatoire et le prix relève du « tarif de base général ». Le prix des trains de nuit –hors supplément couchette inclus dans le prix du billets- est donc élevé puisque calqué sur celui des TGV. Même si la libération des tarifs autorise des billets prem's à 35 euros en seconde classe et 60 en première classe, les prix restent élevés car la mise en vente souvent tardive du train de nuit fixe des prix d'entrée bien plus élevés pouvant atteindre 156 euros entre Paris et Irún en couchette première classe. D'autre part sur voyages.sncf.com, si vous vous intéressez à un billet à 61 euros à deux reprises, la troisième fois que vous revenez sur le site le billet est passé à 67 euros. Vous attendez quelques heures, vous vous reconnectez et le billet est retombé à 61 euros. D'autre part le train *La Palombe Bleue*, en particulier lors des vacances scolaires hors été, est souvent mise à la vente trop tard pour bénéficier de tarifs prem's. Alors que l'Etat et la SNCF se plaignent de ne pas remplir ces trains, aucune offre à prix cassé de dernière minute n'est pratiquée. Le voyageur propose au contraire des billets entre 127 et 187 euros pour un Paris-Irún. De plus les soucis techniques semblent affecter les billets des trains de nuit comme des places en sièges inclinables à 20 euros tarifées à 35 euros (prix prem's de la couchette en 2^{ème} classe), prem's qui deviennent prem's carte jeune lorsque le billet est imprimé, etc. Au service d'hiver 2016/2017 autre nouveauté ! Alors que Irún est toujours une gare bis et qu'il a toujours été possible de réserver un aller-retour Paris-Irún/Hendaye-Paris avec une carte de réduction, le logiciel des agences SNCF ne le permet plus.

d/ Des mouvements sociaux impactant quasi systématiquement le train de nuit.

Si les mouvements sociaux et les grèves ont leur légitimité, force est de constater qu'elles desservent fortement la position du maintien des trains de nuit. Le train *La Palombe Bleue* en a été fortement impacté. Depuis 2012 ce train, sous les numéros 4052/4053 et 4054/4055 (lorsqu'elle marque un arrêt commercial en gare de Montréjeau), ne circulait qu'en période scolaire et les vendredis, dimanches et lundis. Depuis la refonte des régions et le passage de l'Académie de Toulouse avec Paris et l'Ile de France au détriment de celle de Bordeaux, la circulation du train pendant les vacances est aléatoire. De plus, début 2016, des travaux empêchèrent sa circulation les lundis. Face à cette situation préoccupante, les syndicats ne peuvent ignorer qu'en cas de mouvements sociaux ce sont les trains de nuit qui sont le plus impactés, même s'ils ne sont pas décisionnaires des trains qui circuleront. Ainsi, par exemple, le préavis de grève en Midi-Pyrénées et Aquitaine qui courut du dimanche 20h au mardi 8h, entre le 08 novembre 2015 et le lundi 13 décembre 2015 supprima 12 circulations sur 18. *La Palombe Bleue* ne circula donc pas les dimanches 08, 15, 22 et 29 novembre, 06 et 13 décembre, ainsi que les lundis 09, 16, 23 et 30 novembre, et 07 et 14 décembre. La non circulation à répétition du train exaspère les voyageurs ayant réservé une place et les détourne, parfois définitivement, du train de nuit. La circulation des TGV sera toujours privilégiée au détriment des trains de nuit. Cela oblige également à rembourser les voyageurs et à garder stationnée la rame, augmentant les coûts pour Sncf Mobilité. Depuis la décision de l'Europe d'obliger la SNCF à rembourser les voyageurs en cas de retard supérieur à 30 minutes, les retards sont moins fréquents sur les Intercités. Ainsi entre le 16 décembre 2016 et le 02 janvier 2017, la *Palombe Bleue* n'a connu aucun retard significatif. Il a même été maintenu depuis et jusqu'à Lourdes les 25/26 décembre 2016 et le 01/02 janvier 2017 pour cause d'un mouvement social en Aquitaine.

e/ La diminution des prestations à bord.

Si le kit de bienvenue ainsi que la bouteille d'eau sont toujours distribués aux clients des trains de nuit, les distributeurs de boissons et friandises ont été supprimés. Les personnes qui souhaitent un petit-déjeuner, ou même un café, doivent le commander à l'avance sur internet et bien entendu le payer d'avance. Le petit déjeuner leur est servi dans le train... si celui-ci n'a pas été

supprimé entre-temps. Car évidemment tout le monde sait si on aura envie d'un petit-déjeuner ou non quelques jours avant le départ. Une fois de plus on enlève de la souplesse pour diminuer les coûts. De nombreux voyageurs se plaignent de ne pas pouvoir boire un café ou grignoter quelque chose dans un espace dédié, surtout en cas de retard. D'autre part si effectivement les toilettes sont - en principe- nettoyées durant le trajet, plusieurs voitures se retrouvent sans eau dès le départ de Paris-Austerlitz. L'eau recyclée coûterait-elle si cher ? De même ce sont les clients qui souvent préparent leur couchette alors qu'une personne est (était ?) affectée à ce service.

6/ Ce que souhaitent les clients des trains de nuit.

Dans sa feuille de route de juillet 2015, il est précisé que « la nouvelle convention entre l'Etat et SNCF Mobilité doit placer le voyageur au cœur des décisions. Elle devra mettre l'accent sur l'incitation de SNCF Mobilité à l'amélioration de la qualité de service, en tenant compte de la perception de celle-ci par les voyageurs. La ponctualité sera bien sûr au cœur des préoccupations, ainsi que l'information aux voyageurs. Il sera par ailleurs indispensable pour SNCF Mobilité de mener une politique commerciale dynamique pour relancer l'attractivité des T.E.T. »⁵³ Et bien appliquons cela au train de nuit.

Le train *La Palombe Bleue* est considérée par la SNCF comme un « train de loisirs », ce qui sert de justification à sa seule circulation en périodes scolaires et les vendredis, dimanches et lundis. D'ailleurs l'audit réalisé en juillet 2016, il est précisé que 81% de la clientèle Intercités est une clientèle de loisirs et que 78% du trafic Intercités relie Paris à la Province.⁵⁴ Ces statistiques devrait renforcer l'idée de maintenir le train de nuit. Cependant les travaux sur les voies et le changement de zone de l'Académie de Bordeaux diminuèrent encore plus les jours de circulation du train. Si la clientèle espagnole a été perdue lorsque la SNCF et RFF ont fait en sorte que ce train ne soit plus en correspondance avec les trains espagnols, une clientèle de loisir perdure, mais aussi une clientèle d'affaires. Selon le sondage réalisé en 2007 (avant le changement d'horaires du train), dans la région Sud-Ouest pour les voyages personnels, 79,7% des personnes interrogées faisaient leur trajet en voiture, contre 10,3% en train et 6,6% en avion. Par contre lorsqu'il s'agit de voyages professionnels 35,4% des personnes prenaient le train, contre 34,7% pour la voiture, et 23% pour l'avion.⁵⁵

M. Vidalies axe son discours en insistant sur la vétusté du matériel Corail et l'inconfort de ce dernier. La Cour des Comptes parle, quant à elle, d'un problème croissant d'image. C'est faux. Aucune enquête de satisfaction auprès des clients des trains de nuit, dont *La Palombe Bleue*, n'a montré une insatisfaction au sujet du confort du train. C'est plutôt même l'inverse. La SNCF est-elle réactive face aux souhaits des voyageurs pour améliorer la qualité de ses services ? La réponse est clairement non. Pourtant suite à l'audit réalisé par l'Ecole Polytechnique de Lausanne entre le 04 avril et le 08 juillet 2011, les trains de nuit bénéficièrent de plans d'action dits « lignes sensibles ». Le confort voyageurs, la non atteinte d'un taux de satisfaction sur les critères de confort valut au transporteur un malus de 250.000 euros en 2013.⁵⁶ Mais comme le taux d'information reçu par les voyageurs fut jugé satisfaisant, la SNCF reçut un bonus de... 250.000 euros. Si nous examinons l'offre réalisée par rapport à l'offre contractuelle par ligne et par direction, *La Palombe Bleue*

⁵³ Feuille de route du Gouvernement pour un nouvel avenir des Trains d'Equilibre du Territoire, 07 juillet 2015.

⁵⁴ Inspection Générale des Finances, Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, *Audit des Comptes de l'Activité Intercités de SNCF Mobilités dans le cadre de la préparation de la prochaine convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET)*, juillet 2016 (version simplifiée), p. 13.

⁵⁵ Tris-Sofres/Direction du Tourisme-Enquête SDT 2007-Traitement SdeS, in Réseau Ferré de France, *Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (G.P.S.O.), Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Espagne, lignes nouvelles et aménagement des lignes existantes*, avril 2011, p. 37.

⁵⁶ Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, *Rapport d'exécution de la convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire, année 2013*, Tableau 15, enquête de satisfaction de la clientèle.

(détournée via Toulouse) réalise un bilan annuel de 99,7%, le meilleur de tous les trains de nuit pour un taux kilométrique de 392.114. La ponctualité (hors suppressions et à terminus + 15 minutes) de ce train fut de 79,9%. Le rapport Duron souligne, page 28, « la sensibilité grandissante des usagers à la qualité de service (régularité, confort, fréquence, services à bord) et au prix -le temps de parcours, s'il n'est plus le critère prioritaire, reste important- appelle à définir une offre TET adaptée à ces besoins. » Le train de nuit *La Palombe Bleue* réunit ces critères, du moins avec ses horaires via Bordeaux. Diverses enquêtes eurent lieu à bord du train qui montrèrent que les clients étaient satisfaits des horaires (avant détournement par Toulouse) et du confort à bord.

La Commission Duron évoque la consultation publique qui proposait aux voyageurs d'indiquer leur satisfaction sur cinq critères : temps de parcours, horaires, fréquence, nombre d'arrêts et confort. Une majorité de réponses positives est donnée sur quatre critères : confort (62% de satisfaits), nombre d'arrêts (79% de satisfaits), temps de parcours (55% de satisfaits) et horaires (51% de satisfaits). Seules les fréquences obtiennent une majorité d'insatisfaits (46% de satisfaits). Autre donnée intéressante, 56% des répondants se dit contre une amélioration du temps de parcours si elle se traduisait par un renchérissement du billet, (pages 28 et 29). Ces données contredisent les conclusions de la Commission Duron et les choix défendus par M. Vidalies. L'ouverture de la L.G.V. Tours-Bordeaux ne garantit pas un transvasement des voyageurs du train de nuit vers le TGV vu que les billets seront bien plus élevés en TGV pour un moindre confort. D'autre part, contrairement à ce que dit M. Vidalies, les clients des Intercités ne les jugent pas vieux, inconfortables ou encore à bout de souffle. De plus actuellement il n'y a pas de concurrence du train de nuit car la ligne Liséa / L'Océane n'entrera en fonction que le 02 juillet 2017.

Selon les résultats de la consultation publique évoquée dans le rapport Duron dans l'encadré 11, page 43, les services attendus du nouveau matériel ferroviaire sont les suivants :

- Prises électriques (72% des répondants).
- Espace bagage (63%).
- Accès internet (54%).
- Espace vélo (47%).
- Service de restauration (46%).
- Espace famille (26%).

A la lumière des souhaits des clients des Intercités de jour et de nuit, on ne peut que s'étonner des décisions prises par la SNCF dans les trains de nuit, comme la suppression des distributeurs de friandises et de boissons. D'autre part le cas des personnes à mobilité réduite est esquissé. Pour les lignes de nuit, il faudrait louer un matériel répondant à cette exigence ou de modifier le matériel existant. Rappelons que les voitures à places couchées atteindront leur fin de vie en 2021. Une solution serait des voitures TALGO aptes à 200 km/h, contre 160 km/h pour les voitures Corail. Le matériel TALGO offre la possibilité d'intégrer une voiture bar, une voiture restaurant et des places assises en sièges inclinables.

L'Etat a quant à lui décidé de ne conserver que les liaisons de nuit Paris/Rodez-La Tour de Carol et Paris/Briançon et de prolonger le Paris/Nice jusqu'en octobre 2017 et le Paris-Tarbes-Irún détourné via Toulouse jusqu'au 02 juillet 2017. Comme d'habitude on pare au plus simple, la suppression de l'offre de nuit pour obliger les clients à se reporter sur l'offre TGV.⁵⁷ L'Etat passe la main aux régions souhaitant garder leurs relations de nuit et ouvre une concertation devant normalement se terminer le 15 octobre 2016 mais qui se prolonge dans les faits, en particulier avec la région Occitanie pour le retour du Paris-Cerbère-Port Bou.

⁵⁷ Mise en œuvre de la feuille de route du Gouvernement pour un nouvel avenir des Trains d'Equilibre du Territoire ; 21 juillet 2016.

7/ Deux pistes pour soutenir financièrement *La Palombe Bleue*.

A/ La contribution des Régions.

Plus qu'une contribution financière, il s'agit d'établir un partenariat réel entre les transporteurs et les régions. Nous avons déjà évoqué la possibilité de subventionner en partie les trains de nuit, à condition que les collectivités locales soient remboursées ou participent aux bénéficiaires si le train de nuit en dégage. Pour l'Association des Régions de France (A.R.F.), l'offre TET est complémentaire à l'offre TGV. Ainsi, elle demande que l'on communique aux régions toutes les données détaillées relatives aux TET, concernant en particulier les charges et les recettes, pour pouvoir examiner les différentes propositions.⁵⁸ Les régions souhaitent pouvoir offrir une alternative au « tout TGV » adaptée aux enjeux des territoires desservis. L'A.R.F. demande une accélération des dessertes pour les trains longues distance et le développement d'une politique commerciale attractive avec des prix modérés. Comme nous l'avons vu précédemment la L.G.V. exploitée par Vinci ne va pas dans le sens des prix modérés. Afin de réduire le déficit des trains Intercités, l'A.R.F. propose d'adosser chaque ligne TET à une ou plusieurs lignes TGV rentables. Ce pourrait être une solution pour *La Palombe Bleue* qui, rappelons-le, était rentable jusqu'à son détournement par Toulouse et la suppression des correspondances à la frontière franco-espagnole à cause de ses horaires de départ d'Hendaye et d'arrivée à Irún. L'A.R.F. estime également que les lignes de nuit sont parfois complémentaires à des services de jour, assurés en trains Corail classiques ou en TGV. *La Palombe Bleue* permet en effet de profiter d'une journée entière en voyageant de nuit, et, si on rétablit ses anciens horaires, permet une continuité de jour vers l'Espagne.

L'A.R.F. suggère également, pour réduire les coûts et les charges, le couplage de plusieurs trains de nuit. Elle souligne également que depuis plusieurs années, le volume de travaux de modernisation du réseau existant a largement augmenté et que la cohabitation entre ces travaux et les trains de nuit devrait donc être anticipée et des itinéraires alternatifs recherchés, ou prévoir des créneaux dans l'organisation des travaux réservés à la circulation des trains de nuit. *La Palombe Bleue* a été directement impactée par les décisions de RFF et de la SNCF. En 2017 les travaux de nuit sur la ligne P.O.L.T. (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) rendra impossible la circulation des trains de nuit. Le Paris-Rodez-La Tour de Carol devra être supprimé ou détourné au moins à certaines dates. Une solution pour la desserte de Toulouse-Matabiau serait de remettre *La Palombe Bleue* via Bordeaux et prolonger la rame de Tarbes sur Toulouse. Jusqu'à la séparation SNCF/RFF, les travaux n'impactaient pas la circulation des trains. L'utilisation de créneaux ou de voies uniques temporaires permettait aux trains de rouler. De nos jours l'appel à des prestataires privés, qui eux même sous-traitent, et la présence d'une main d'œuvre ne connaissant pas les consignes de sécurité et ne parlant parfois pas français, rendent la solution des créneaux pour les trains de nuit irréalisable.

Alors que la SNCF a réduit les offres Intercités de 13% entre 2011 et 2013 en supprimant plusieurs trains de nuit notamment, la subvention d'équilibre du territoire pour l'exploitation des TET, hors compensations tarifaires, a augmenté de 55%, passant de 210 millions d'euros en 2011 à 325 millions d'euros en 2013. La poursuite de cette tendance rendrait une prise en charge par les Régions d'une partie de l'offre TET difficilement réalisable dans de bonnes conditions, selon l'A.R.F.. Toutefois la Région Normandie a décidé en juin 2016 de reprendre les trains Intercités desservant son territoire. La Région Nouvelle Aquitaine (ex Aquitaine, Limousin, et Poitou-Charentes), socialiste, a décidé de miser sur le futur TGV Paris-Bordeaux via la L.G.V.. On pourrait imaginer une complémentarité entre TER et Intercités si la Région prenait à sa charge les lignes Hendaye-Toulouse et Paris-Tarbes-Irún/Hendaye. Cela permettrait d'éviter une concurrence

⁵⁸ Association des Régions de France, *Contribution des Régions aux réflexions sur l'avenir des Trains d'équilibre du territoire*, 2014.

dénoncée par le rapport Duron entre les TER et les Intercités sur certains tronçons. *La Palombe Bleue* pourrait faire office de TER entre Dax et Hendaye et Dax et Tarbes avec une voiture en places assises dédiée à ce service.

Une autre piste à creuser est le pelliculage publicitaire du train en tant que promotion des régions Occitanie, Nouvelle Aquitaine ou Île de France, et des villes traversées par le train de nuit. Cela permettrait aux régions et / ou aux collectivités locales d'avoir une contrepartie à leur financement du train de nuit.

B/ Une politique de prix claire et adaptée.

Nous avons vu que les tarifs des trains de nuit sont conditionnés aux mêmes coûts de péage que les TGV, avec en plus un supplément lié aux prestations couchettes. Ainsi un billet prem's coûte 35 euros en 2nde classe et 56 euros en 1^{ère} classe. Toutefois l'ouverture souvent tardive du train de nuit à la vente oriente les voyageurs vers les tarifs dit Loisirs sur le site voyages-sncf.com. Les prix sont souvent de 147 euros en couchette seconde classe et peuvent atteindre la veille du départ les 256 euros en couchette première classe. Si ces tarifs élevés peuvent se justifier sur *La Palombe Bleue* en période de pointe au moment des ponts ou des départs en vacances, ils ne peuvent se justifier alors que la SNCF et l'Etat se plaigne de la faible utilisation des trains de nuit. Le prix est plus que dissuasif. Selon M. Duron, les différents états abandonnent les trains de nuit trop coûteux et faiblement remplis. Cela n'est pas vrai dans tous les pays. Par exemple l'Espagne maintient certains trains de nuit en pratiquant une offre adaptée en voitures-lits ou sièges inclinables, avec possibilité de restauration rapide dans une voiture-bar, et une gamme de tarifs allant du billet PROMO au billet combiné avec le réseau de banlieue ou d'autocars, en passant par des abonnements. La souplesse du système tarifaire permet d'engager des tarifs promo si le train (grande vitesse incluse) n'est pas assez rempli. Cela semble marcher puisque l'opérateur RENFE Operadora dégage des bénéfices. Certes, contrairement à la France, l'opérateur espagnol a une vision globale de ses services grandes lignes, sans distinction entre Trenhotel (train de nuit), AVE/Avant (ligne à grande vitesse) et Intercity/Talgo/Arco – Alvia (lignes classiques et mixtes grande vitesse/ligne classique). Afin d'assurer la mobilité entre la France et le Portugal, le Trenhotel *Sud-Express* (train de nuit) circule entre Irún-Lisbonne-Hendaye avec une correspondance avec un TGV de et vers Paris-Montparnasse.

CONCLUSION :

Nous avons vu que la principale raison du déficit du train de nuit Paris-Tarbes-Hendaye-Irún est principalement dû à son détournement par Toulouse depuis le service d'hiver 2011/2012 pour réaliser la L.G.V. S.E.A. qui a entraîné un allongement de son temps de parcours et la suppression des correspondances avec les trains espagnols à Irún et Hendaye. Il circule aussi entre Tarbes et Dax dans le sens inverse à 2011. Alors qu'il était prévu que *La Palombe Bleue* récupère son itinéraire via Bordeaux et ses horaires de toujours en 2017, l'Etat a décidé de le maintenir arbitrairement détourné par Toulouse et donc de refuser de le rendre à nouveau bénéficiaire. Son retour via Bordeaux avec ses anciens horaires et le rétablissement des correspondances avec les trains espagnols le rendrait rentable. Surtout qu'en ne desservant pas Bordeaux, il n'est pas un concurrent de la nouvelle L.G.V. mais un service complémentaire pour desservir le sud-ouest. Il permettrait de rétablir une liaison directe vers Paris depuis Morcenx. Un financement régional et local en échange d'une contrepartie publicitaire et/ou d'un éventuel intéressement aux bénéfices pourrait être envisagé. Mais comme l'a dit Guillaume Pépy dans son interview du 22 novembre 2016 au journal *Sud Ouest* : « c'est l'Etat qui décide et la SNCF qui exploite ».

BIBLIOGRAPHIE CONSULTÉE

- A.R.F. (Association des Régions de France), *Contribution des Régions aux réflexions sur l'avenir des Trains d'Equilibre du Territoire*, 2015, 13 pages.
- ARAFER, avis n° 2016-012 du 10 février 2016, relatif à la fixation des redevances d'infrastructures liées à l'utilisation du réseau ferré national pour l'horaire de service 2017.
- ARAFER, avis n° 2016-014 du 10 février 2016, relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2017.
- A.D.E.M.E. (Agence de l'Environnement et la Maîtrise de l'Energie), *Stratégie Transport et Mobilité, période 2014-2017*, 2014.
- Autorité de la Qualité de Service dans les Transports (A.Q.S.T.), Rapport d'activités 2014.
- Autorité de la Qualité de Service dans les Transports (A.Q.S.T.), Rapport d'activités 2015.
- Commission « TET d'Avenir », sous la présidence de Philippe DURON, *TET : agir pour l'avenir*, 25 mai 2015, 117 pages.
- Cour des Comptes, Rapport public annuel 2015, février 2015, *Les trains Intercités : sortir de l'indécision*.
- Comité Central d'Entreprise de la SNCF, *Cheminot CCE*, 2014, « Les Trains d'équilibre du Territoire, ils sont essentiels. »
- Commission Mobilité 21, rapport au ministre chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, sous la présidence de Philippe DURON, *Pour un schéma national de mobilité durable*, 27 juin 2013, 91 pages.
- Commission des Finances, de l'Economie Générale et du Plan présidée par M. Hervé MARITON, Assemblée Nationale, *Rapport d'information sur la politique tarifaire de la SNCF*, n° 1161 enregistré à la Présidence de l'Assemblée Nationale le 15 octobre 2008, 91 pages.
- Comité Central d'Entreprise de la SNCF, Cheminot CCE, *Les trains d'Equilibre du Territoire, des trains essentiels (Intercités, Lunéa, Téoz)*, 2013, 16 pages.
- Comité Central d'Entreprise de la SNCF, Cheminot CCE, *Les trains d'Equilibre du Territoire, des trains essentiels (Intercités, Lunéa, Téoz)*, 2014, 12 pages.
- Citec Ingénieurs Conseils, *Communauté des communes Sud Pays-Basque, Lignes à Grande Vitesse ; analyse des temps de parcours et comparaison des projets de part et d'autre de la frontière*, 08 décembre 2011, 47 pages.
- Inspection Générale des Finances, Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, *Audit des Comptes de l'Activité Intercités de SNCF Mobilités dans*

le cadre de la préparation de la prochaine convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET), juillet 2016 (version simplifiée).

- Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, *Rapport d'exécution de la convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire*, année 2013, 22 pages.
- Ministère des Transports de Transports, de la Mer et de la Pêche, *Appel à manifestation d'intérêt en vue de l'exploitation des lignes de nuit de transport ferroviaire de voyageurs*, février 2016, 23 pages.
- Secrétariat d'Etat aux Transports, à la Mer et à la Pêche, *Deuxième réunion du Comité de Suivi de la sécurité ferroviaire*, jeudi 1^{er} octobre 2015, Lyon, 9 pages.
- Fédération S.E.P.A.N.S.O. (Société pour l'Etude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud-Ouest (Landes)), *Enquêtes publiques du 14 octobre au 08 décembre 2014 sur le Grand Projet Ferroviaire du Sud Ouest (Bordeaux-Dax)*, 7 pages.
- KLEIN, Olivier, CLAISSE Gérard, Laboratoire d'Economie des Transports, Unité Mixte de Recherche du CNRS, n° 108, *Le TGV Atlantique : entre récession et concurrence*, Lyon, 1997, 168 pages.
- SATGÉ, Dominique et MARZINI, Charles, *Economie et Politique 732-735*, juillet-Octobre 2015, p. 42 à 46, « Tous les trains pour tous les citoyens ».
- LIGNIÈRES-CASSOU, Martine, *TET Hendaye-Pau-Toulouse*, site web de la députée de la 1^{ère} circonscription des Pyrénées-Atlantiques.
- Réseau Ferré de France, Mission G.P.S.O., document de travail, *Etat et perspectives du trafic sur les lignes existantes ; note de synthèse ; les grands projets du Sud-Ouest*, septembre 2005, 17 pages.
- Réseau Ferré de France, *Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (G.P.S.O.), lignes nouvelles et aménagement des lignes existantes*, fiche thématique, avril 2011.
- Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, Yves PUTALLAZ et Panos TZIEROPOULOS, *RFF, audit EPLF revisités*; synthèse des travaux du groupe d'études, « audit sur l'état du réseau (audit Rivier) », septembre 2012, 39 pages.
- Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, sous la coordination de Robert Rivier et Yves Putallaz, *RFF et SNCF, Audit sur l'Etat du Réseau Ferré National Français*, rapport du 07 septembre 2015, 30 pages.
- RFF Midi Pyrénées, *Lignes d'avenir (le magazine des enjeux ferroviaires)*, « G.P.S.O., la décision ministérielle ouvre la voie de l'enquête publique », n° 11, juin 2012
- RFF & SNCF, *Dossier de presse Midi Pyrénées, Horaires et Travaux*, « De 2013 à 2017 RFF et SNCF modernisent vos lignes pour améliorer vos voyages de demain », Toulouse, 06 décembre 2012.
- RFF & SNCF, *Dossier de presse Aquitaine, Travaux opérations « coup de poing », renouvellement des appareils de voie au sud de la gare de Bordeaux*, 23 avril 2013, 21 pages.

- RFF & SNCF, Dossier de Presse Midi-Pyrénées, Toulouse, 06 décembre 2012, *Horaires et Travaux. De 2013 à 2017, Rff et Sncf modernisent les lignes.*
- SNCF, *Dossier de presse Aquitaine*, « Les Intercités », p. 27, 16 janvier 2015, 58 pages.
- SNCF, *Les Mobilités en Europe, état du marché des transports, de voyageurs et marchandises*, rapport 2013, 96 pages.
- B.E.A.T.T. (Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre), *Rapport d'Enquête sur le déraillement du train Intercités n) 3657, le 12 juillet 2013 à Brétigny-Sur-Orge (91)*, septembre 2015.
- B.E.A.T.T. (Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre), *Rapport d'enquête technique sur la collision par rattrapage de deux trains de voyageurs survenue le 17 juillet 2014 à Denguin (64)*, janvier 2016, 54 pages.
- SNCF Direction des Audits et Sécurité, *Rapport d'enquête N-2014-AS-057, « rattrapage du TGV n° 8585 par le TER n° 867285 à Denguin (64) entre Pau et Artix le 17 juillet 2014 ».*
- B.E.A.T.T. (Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre), *Rapport d'enquête technique sur la rupture multiple de rail, franchie en vitesse par des trains le 26 novembre 2014 à Carbonne (31)*, janvier 2016, 54 pages.
- E.P.S.F. (Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire, *Rapport annuel sur la sécurité des circulations ferroviaires 2013*, 2013.
- E.P.S.F. (Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire, *Rapport annuel sur la sécurité des circulations ferroviaires 2014*, 2014, 39 pages.
- E.P.S.F. (Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire, *Suivi du niveau de sécurité, n° 5, 3^{ème} trimestre 2014.*
- F.N.A.U.T. (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports), *Lettre ouverte à M. Manuel Valls. Objet : les trains Intercités, les usagers tirent le signal d'alarme*, datée du 20 mai 2014.
- Commune de Gerde, *Compte rendu de la séance du Conseil Municipal, « maintien de la desserte ferroviaire de la Bigorre »*, compte rendu de la séance du 1^{er} juillet 2013.
- Motion présentée par le Conseil Général des Hautes-Pyrénées, *Pour le maintien d'une desserte ferroviaire de la Bigorre de qualité*, 2013.
- *NosDéputés.fr* : Séance de l'Hémicycle du 08 mars 2016 à 15h.
- Sénat, N° 617, Session Ordinaire de 2012-2013, par MM. Jacques MEZARD et Rémy POINTEREAU, *Rapport d'information fait au nom de la Délégations aux Collectivités Territoriales et à la décentralisation sur les infrstructures de transport et les collectivités territoriales*, Enregistré à la Présidence du Sénat, 30 mai 2015, p. 5601, 101 pages.
- Assemblée Nationale, 14^{ème} Législature, *question n° 2983 de Mme Jeanine DUBIÉ*, publiée au J.O. le 11 juin 2015, p. 5601 sur les « Trains d'Equilibre du Territoire ».

- Conseil Régional de la Région Aquitaine, Limousin, Poitou-Charente, *Délibération relative au schéma commun de desserte ferroviaire 2017 de la Région Aquitaine, Limousin, Poitou-Charente*, vendredi 26 juin 2015.
- CGT Cheminots, *Communiqué de presse*, « *La Commission Duron coupe les TET !* », 26 mai 2015.
- CGT Cheminots de Midi-Pyrénées, tract, *Le rail, c'est vital*, 2014.
- UNSA ferroviaire, *Communiqué de presse*, « *Rapport Duron, Trains d'Equilibre du Territoire, ouverture à la concurrence à haut risque sans convention collective et sans financement* », 26 mai 2015.
- CER Cheminots de Midi-Pyrénées, *Revue de presse*, juillet-août 2014, 32 pages.
- CER Cheminots Midi-Pyrénées, *Mag du cheminot*, n° 91, mars 2015, 24 pages.
- SNCF Intercités, *Fiches Info Trafic*, 2013-2016.
- *Les Echos*, 24 juillet 2014.
- *La Vie du Rail*, n° 3477, « Intercités : la Cour des Comptes critique un modèle à bout de souffle », p. 4-5, 23 juillet 2014.
- *La Vie du Rail*, n° 3299, « LGV Sud-Europe Atlantique ; superstructures, ouverture, sillons... Le compte à rebours est lancé », p. 4-7, août 2014.
- *La Vie du Rail*, n° 3303, « Malgré la Cour, les élus du Sud-Ouest veulent leur LGV », p. 26-27, décembre 2014.
- *La Vie du Rail*, n° 3314, « Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Dax. Et si c'était les TGV de trop ? », p. 4-5, novembre 2015.
- *La Vie du Rail*, n° 3317, *Dossier Infrastructures : 535 km de voies à renouveler en 2016* « Bilan de campagne 2015 et perspectives », p. 63.
- *Ville, Rail et Transports*, n° 578, « Intercités : une nouvelle convention pour cinq ans », p. 46, août 2015.
- *Le Train*, n° 320, p. 22, 2014.
- *Le Train*, n° 318, p. 22, 2014.
- *R.M.F.*, n° 591, octobre 2014, p. 60.
- Application *Gares en Mouvement*, horaires de départ et d'arrivée des trains en temps réel.
- Application *Infolignes*, circulation des trains en temps réel.
- *L'Echo, édition Haute-Vienne*, « Ferroviaire : remise du Rapport Duron, la voie mortifère », 27 mars 2015, w.21688.

- *La Dépêche.fr*, « voie SNCF Toulouse-Tarbes : la vérité sur le rail explosé », Philippe EMERY, 28 décembre 2013.
- *La Dépêche.fr*, « SNCF : la bataille du TET a commencé », Thierry JOUVE, 30 juin 2015.
- *France 3 Midi-Pyrénées.fr*, « voie Toulouse-Tarbes : 7 trains sont passés sur le rail cassé », Fabrice VALÉRY, 02 décembre 2013, mis à jour le 30 juillet 2015.
- *Les Echos.fr*, « Trains de nuit : pourquoi Transdev n'est pas intéressé », Jean-Michel GRADT, 04 avril 2016.

ANNEXES

INCIDENTS SUR LE TRAJET HENDAYE / PARIS AUSTERLITZ / IRÚN IMPACTANT LE TRAIN 4052 / 4053 *La Palombe Bleue* Juillet 2014

Train	Date	Incidents	Retards
4052	06-07-2014	Difficultés de gestion du trafic.	25 mns à Lourdes à l'heure à Paris
4053	06-07-2014	Attente d'un membre du personnel.	10 mns à Tarbes à l'heure à Irún
4053	10-07-2014	Mouvement social en Aquitaine et travaux sur les voies aux abords de Tarbes.	15 mns à Tarbes Terminus Lourdes Non arrivé à Irún
4052	10-07-2014	Autocars entre Hendaye et Lourdes. Départ depuis Lourdes.	Ne circule pas entre Hendaye et Lourdes
4053	11-07-2014	Affluence exceptionnelle de voyageurs.	15 mns au départ 20 mns à Les Aubrais 15 mns à Tarbes 10 mns à Dax 10 mns à Irún
4053	13-07-2014	Panne d'un Intercités entre Brive-La-Gaillarde et Souillac. ¹	4h à Tarbes 3h30 à Hendaye Taxis pour Irún
4052	17-07-2014	Incident de circulation entre un TGV et un TER entre Pau et Orthez.	1h30 au départ 1h15 à Paris Aust.
4053	17-07-2014	Travaux sur les voies. Arrêts entre Tarbes et Dax supprimés : incident affectant les voies ; obstacle sur ou aux abords des voies.	50 mns à Les Aubrais 25 mns à Dax 50 mns à Irún
4052	18-07-2014	Attente d'un membre de personnel à Toulouse.	2h45 à Les Aubrais 2h35 à Paris Aust.
4053	18-07-2014	Arrêts entre Tarbes et Orthez supprimés.	15 mns à Irún
4052	19-07-2014	Départ de Dax. Arrêts supprimés entre Hendaye et Lourdes suite à incident de circulation entre Orthez et Tarbes. Les voyageurs empruntent un autocar entre Hendaye et Lourdes.	18 mns à Dax.
4052	20-07-2014	Conditions climatiques exceptionnelles.	40 mns au départ 50 mns à Paris Aust.
4053	20-07-2014	Ne dessert pas les gares entre Tarbes et Dax. Les voyageurs vers Tarbes, Lourdes et Pau empruntent le TER 872701 au départ de Toulouse.	50 mns à Irún
4052	21-07-2014	Difficultés de gestion du trafic.	25 mns à Pau 40 mns à Tarbes 10 mns à Paris Aust.
4053	21-07-2014	Attente d'un membre du personnel : terminus Pau. Les voyageurs terminent leur trajet en autocar.	Non arrivé à Irún
4052	22-07-2014	Incident de circulation. Arrêts entre Hendaye et Pau desservis par autocar, les voyageurs récupèrent le train à Pau. Incendie aux installations des Ardoines à 4h45.	1h15 à Paris.
4053	22-07-2014	Arrêts entre Tarbes et Dax supprimés. Ce train emprunte un autre itinéraire de Toulouse à Dax. Les voyageurs à destination de Tarbes, Lourdes, Pau et Orthez sont pris en charge. Droit de retrait d'une partie du personnel suite à l'incident de Pau, circulation très perturbée entre Tarbes et Dax.	15 mns à Dax. 1h à Bayonne. 1h à Irún
4052	23-07-2014	Incendie au poste de circulation de Vitry-Sur-Seine à 4h45. Circulation très perturbée à Paris-Austerlitz.	Train supprimé.
4053	23-07-2014	Incendie au poste de circulation de Vitry-Sur-Seine à 4h45. Circulation très perturbée à Paris-Austerlitz.	Train supprimé.
4052	24-07-2014	Arrêts Orthez, Pau, Lourdes Tarbes non desservis par le train. Dérangement d'installations.	40 mns à Les Aubrais 30 mns à Paris-Aust.

4053	24-07-2014	Dérangement d'installations. Arrêts de Tarbes, Lourdes, Pau et Orthez non desservis par le train. Arrêts Hendaye et Irún supprimés : incident de circulation.	25 mns à Les Aubrais 40 mns à Dax Irún : non arrivé
4052	25-07-2014	Les arrêts Orthez, Pau, Lourdes et Tarbes ne sont pas desservis par le train. Incident de circulation.	15 mns à Les Aubrais 10 mns à Paris Aust.
4053	25-07-2014	Suite à des travaux à Vitry-Sur-Seine ce train a dû ralentir par mesure de sécurité. Arrêts Tarbes, Lourdes, Pau et Orthez non desservis par le train. Travaux sur les voies. Les trains Intercités de la ligne Toulouse-Bayonne-Hendaye ont Pour terminus exceptionnel Lourdes. Les voyageurs prennent des autocars entre Lourdes, Bayonne et Hendaye.	15 mns à Les Aubrais 40 mns à Dax 50 mns à Irún
4052	26-07-2014	Les arrêts Orthez, Pau, Lourdes, Tarbes ne sont pas desservis par le train. ² Arrêt exceptionnel.	15 mns à Les Aubrais 10 mns à Paris Aust.
4053	26-07-2014	Les arrêts Tarbes, Lourdes, Pau et Orthez ne sont pas desservis par le train. ² Le train emprunte un autre itinéraire via Langon.	45 mns à Dax 10 mns à Bayonne 15 mns à Irún
4052	27-07-2014	Ce train va passer par un autre itinéraire entre Dax et Toulouse (via Langon) et ne va pas s'arrêter en gares d'Orthez, Pau, Lourdes et Tarbes. Dérangement d'installations.	25 mns à Les Aubrais 20 mns à Paris Aust.
4052	28-07-2014	Incident de circulation entre Dax et Lourdes. ³	30 mns à Lourdes. A l'heure à Paris
4053	28-07-2014	Difficultés de gestion du trafic. Incident de circulation entre Lourdes et Dax. ³	40 mns à Lourdes 1h à Dax 50 mns à Irún
4052	29-07-2014	Difficultés de gestion du trafic. Dérangement d'installation.	15 mns à Dax 1h à Lourdes 25 mns à Les Aubrais 10 mns à Paris Aust.
4053	29-07-2014	Incident de circulation.	1h15 à Orthez 1h à Dax 50 mns à Bayonne 40 mns à Irún
4052	30-07-2014	Travaux sur les voies entre Dax et Tarbes. Incident de circulation.	20 mns à Lourdes A l'heure à Paris
4053	30-07-2014	Difficultés lors de la préparation du train, 5 mns de retard au Départ de Paris-Austerlitz. Incident de circulation. Des travaux de rénovation des voies ont lieu entre Tarbes et Dax. Des autocars sont mis en place entre Pau et Bayonne. ^o	A l'heure à Lourdes 1h15 à Orthez 1h à Bayonne 1h à Irún
4052	31-07-2014	Incident d'alimentation électrique.	30 mns à Lourdes. A l'heure à Paris.
4053	31-07-2014	Incident affectant la voie. Mouvements sociaux : le train est terminus Lourdes. Les voyageurs à destination de Bayonne, Biarritz, St. Jean de Luz, Hendaye et Irún sont invités à prendre un autocar pour terminer leur trajet (départ de Lourdes à 6h20). Les voyageurs à destination de Pau, Orthez et Dax sont invités à prendre le TGV 8561 pour terminer Leur trajet.	10 mns à Les Aubrais Terminus Lourdes.

- ¹ Le 13 juillet 2014 le train 4053 a subi un retard d'entre 3h30 à 4h suite à la panne d'un autre train devant lui. L'Intercités de nuit 3753 Paris-Austerlitz – Toulouse Matabiau parti à 22h52 (contre 21h54 pour le 4053) et empruntant le même itinéraire jusqu'à Toulouse n'a eu que 1h15 de retard à Toulouse.

- Le 17 juillet 2014 le TER 867285 Pau – Dax heurte vers 17h30 à Denguin (entre Pau et Orthez) l'arrière du T.G.V. 8584 Tarbes – Paris-Montparnasse.

- Le 23 juillet 2014 un incendie à un poste de circulation de Vitry-Sur-Seine à 4h45 interrompt totalement la circulation entre Juvisy et Paris-Austerlitz.

- Le 25 juillet 2014 les T.G.V. 8541 et 8590 Paris Montparnasse – Hendaye/Tarbes percute vers 18h50 un camion sur la commune de Mios près de Fature interrompant le trafic ferroviaire entre Bordeaux St. Jean et Dax.

- « Axe Dax – Tarbes : il y a toujours des perturbations sur l’axe Dax – Tarbes . Sachez que les TGV circulent mais sont retardés de 30 min environ.

Par ailleurs, notez que les Intercités de la ligne Toulouse – Bayonne – Hendaye ont tous pour départ ou terminus exceptionnel la gare de Lourdes. Des autocars sont mis en place entre Lourdes, Bayonne et Hendaye. » (26 juillet 2014).

- ² Alors que le site *Infolignes / Sncf direct* ne le précise pas, en consultant les tableaux d’affichage des gares (site *Gares en Mouvement*), le train 4053 est remplacé par un autocar départ de Pau 21h54, Lourdes 22h25 et Tarbes 22h44. Le train 4052 est remplacé par un autocar avec arrivée prévue à Pau à 6h35 mais annoncé avec 3 heures de retard le 27 juillet matin.

- ³ Perturbations sur l’axe Dax – Tarbes. Vos TGV et vos Intercités circulent avec 45 mns de retard dans ce secteur. (29 et 30-07-2014, *Infolignes, prévisions Sud-Ouest*).

- ^oLe 31 juillet matin (date de départ la veille pour le 4053), curieusement les travaux sur les voies entre Tarbes et Dax n’ont pas impacté le TGV 8561 Tarbes (6h10) – Paris Montparnasse (12h35) qui circule normalement derrière le 4053 entre Tarbes et Dax n’a que 25 mns de retard à Orthez et 20 mns à Dax, arrivant ainsi avant le 4053. Le TGV semble prioritaire pour la Sncf sur l’Intercités de Nuit quitte à ne pas assurer de correspondance en Espagne à cause de son retard et de devoir rembourser une partie du billet aux clients. Les retards du 4053 impactent également la régularité du TER 867166 Tarbes (7h08) – Bordeaux St. Jean (10h15), même si les 40 mns de retard à partir d’Artix ce 31 juillet sont dû officiellement à un « dérangement d’installation ».

- Les trains 4052 et 4053 ont une période de circulation quotidienne du 1^{er} au 31 juillet inclus.

- Le train 4052 a été impacté par divers incidents sur 54,8% de ses circulations pendant cette période.

- Le train 4053 a été impacté par divers incidents sur 58% de ses circulations pendant cette période.

- Le train 4052 est arrivé à son terminus avec plus de 10 mns de retard ou n’est pas arrivé 25,8% des jours de circulation pendant cette période.

- Le train 4053 est arrivé à son terminus avec plus de 10 mns de retard ou n’est pas arrivé 51,6% des jours de circulation pendant cette période.

**INCIDENTS SUR LE TRAJET HENDAYE / PARIS AUSTERLITZ / IRÚN
IMPACTANT LE TRAIN 4052 / 4053 *La Palombe Bleue*
Août 2014**

Train	Date	Incident	Retard
4052	01-08-2014	Mouvements sociaux. Les voyageurs voyagent en autocar entre Hendaye, St. Jean de Luz, Biarritz, Bayonne et Lourdes. Retard de 10 mns à Tarbes : retard d'un train en correspondance.	Départ de Lourdes. A l'heure à Paris.
4053	01-08-2014	Incident de circulation. Des travaux de rénovation des voies ont lieu entre Dax et Tarbes. ¹ Des autocars sont mis en place entre Pau et Bayonne.	1h15 à Dax. 50 mns à Bayonne. 1h à Irún.
4052	02-08-2014	Incident de circulation.	25 mns à Orthez. 1h15 à Lourdes. 20 mns à Les Aubrais. 15 mns à Paris Aust.
4053	02-08-2014	Acte de malveillance : vol de câble de cuivre entre Boussens et Montréjeau-Gourdan affectant la signalisation.	3h à Tarbes. 3h30 à Bayonne. 3h35 à Hendaye
4052	03-08-2014	Incident de circulation. ²	25 mns à Pau A l'heure à Paris Aust.
4053	03-08-2014	Acte de malveillance. Incident de circulation : conséquence de travaux sur l'axe Tarbes -Dax. ³	10 mns à Tarbes. à l'heure à Lourdes. 1h à Dax. 50 mns à Bayonne. 45 mns à Irún
4052	04-08-2014	Incident de circulation : travaux de rénovation sur l'axe Dax-Tarbes.	40 mns à Pau A l'heure à Paris Aust.
4053	04-08-2014	Attente d'une rame ou de la locomotive : retard au départ de 25 mns. Incident de circulation : travaux de rénovation des voies entre Dax et Tarbes.	25 mns à Les Aubrais A l'heure à Tarbes 1h15 à Orthez 50 mns à Bayonne 55 mns à Irún
4052	05-08-2014	Incident de circulation.	1h à Pau 20 mns à Les Aubrais 10 mns à Paris Aust.
4053	05-08-2014	Affluence exceptionnelle de voyageurs : 10 mns de retard au Départ et 15 mns à Les Aubrais. Retard à Lourdes : incident en cours d'identification. Annoncé sur <i>Infolignes</i> terminus Lourdes.	A l'heure à Tarbes. 15 mns à Lourdes 20 mns à Orthez 40 mns à Dax 1h07 à Biarritz Non affiché à Hendaye
4052	06-08-2014*	Dérangement d'installation.	20 mns à Pau A l'heure à Paris Aust.
4053	06-08-2014*	Dérangement d'installation. Annoncé terminus Lourdes sur <i>Infolignes</i> . Annoncé supprimé à Biarritz.	5 mns à Les Aubrais 25 mns à Dax Non affiché à Hendaye
4052	07-08-2014	Affluence exceptionnelle de voyageurs : départ retardé de 20 mns à Hendaye.	20 mns Orthez. 15 mns à Pau. 10 mns à Tarbes. A l'heure à Paris Aust.
4053	07-08-2014	Annoncé terminus Lourdes sur <i>Infolignes</i> . Non annoncé sur le tableau des gares au-delà de Lourdes.	Non affiché à Hendaye.
4052	08-08-2014	Mouvements sociaux : arrêt de Pau supprimé. Départ depuis Lourdes à 22h27. Les passagers prennent des autocars entre Hendaye et Lourdes. Départ retardé de 40 mns de Lourdes : correspondance avec un train en retard.	Départ de Lourdes. 40 mns à Tarbes A l'heure à Paris Aust.
4053	08-08-2014	Terminus exceptionnel Dax selon <i>Infolignes</i> . Selon <i>Gares en mouvement</i> le train circule normalement jusqu'à Hendaye. Heure d'arrivée à Hendaye : 9h58.	20 mns à Tarbes. 10 mns à Lourdes A l'heure Dax

		Déclenchement du signal d'alarme avant Tarbes.	10 mns à Bayonne 10 mns à Hendaye
4052	09-08-2014	Retard au départ d'Hendaye de 20 mns : affluence exceptionnelle de voyageurs.	20 mns à Dax 15 mns à Pau A l'heure à Paris Aust.
4052	10-08-2014	Retard au départ d'Hendaye de 20 mns : affluence exceptionnelle de voyageurs. Obstacle sur ou aux abords des voies.	20 mns à Dax 25 mns à Orthez 40 mns à Pau A l'heure à Paris Aust.
4053	10-08-2014	Retard au départ de Paris-Austerlitz de 25 mns : obstacle sur ou aux abords des voies. Annoncé sur <i>Infolignes</i> terminus Lourdes.	25 mns à Les Aubrais 10 mns à Orthez 5 mns à Dax
4052	11-08-2014	Retard au départ d'Hendaye de 20 mns : incident de circulation. Incident de circulation. Acte de malveillance dans la région toulousaine. Les trains sont contraints de réduire leur vitesse dans le secteur.	20 mns à Dax 25 mns à Orthez 40 mns à Pau 2h à Les Aubrais 2h15 mns à Paris Aust.
4053	11-08-2014	Annoncé sur <i>Infolignes</i> terminus Lourdes. Annoncé à Paris-Austerlitz terminus Hendaye. Retard au départ de Paris-Austerlitz de 5 mns : incident de circulation. Difficultés de gestion du trafic. Cet Intercités a été retardé par des travaux plus longs que prévu à Montréjeau, en Haute-Garonne. Ce train a pour terminus Hendaye (sous le numéro 21293 à Hendaye) les voyageurs qui se rendent à Irún poursuivent leur trajet en bus.	10 mns à Les Aubrais. 50 mns à Tarbes. 50 mns à Hendaye. Terminus Hendaye.
4052	12-08-2014	Retard de 20 mns au départ d'Hendaye : incident de circulation.	20 mns à Dax. 25 mns à Tarbes. A l'heure à Paris Aust.
4053	12-08-2014	Annoncé sur <i>Infolignes</i> terminus Lourdes. Annoncé à Paris-Austerlitz terminus Hendaye arrivée 10h00 sous le numéro 21293.	Terminus Hendaye. A l'heure à Hendaye
4052	13-08-2014	Retard de 20 mns au départ d'Hendaye : incident de circulation.	20 mns à Dax. 25 mns à Tarbes. A l'heure à Paris Aust.
4053	13-08-2014	Terminus Hendaye : arrivée 10h00 sous le numéro 21293. Déclenchement du signal d'alarme.	Terminus Hendaye. 25 mns à Tarbes. 10 mns à Pau. 5 mns à Dax. A l'heure à Hendaye.
4052	14-08-2014	Départ d'Hendaye à 19h24 et non à 19h05. Incident de circulation. Incident de circulation.	20 mns à Pau. 25 mns à Lourdes. A l'heure à Paris Aust.
4053	14-08-2014	Terminus Lourdes. Retard de 15 mns au départ de Paris : affluence exceptionnelle de voyageurs.	Terminus Lourdes.
4052	15-08-2014	Départ de Pau à 22h. Autocar entre Hendaye (départ 19h24) et Pau.	Départ de Pau. A l'heure à Paris Aust.
4053	15-08-2014	Terminus Hendaye : arrivée à 9h51.	Terminus Hendaye. A l'heure à Hendaye.
4052	16-08-2014	Départ d'Hendaye 19h24 et non 19h05 comme annoncé sur <i>Infolignes</i> . Incident de circulation.	15 mns à Pau. 20 mns à Lourdes. A l'heure à Paris Aust.
4053	16-08-2014	Arrêt exceptionnel.	5 mns à Bayonne. 10 mns à Hendaye. Terminus Hendaye.
4052	17-08-2014	Départ d'Hendaye 19h24 et non à 19h05 comme annoncé sur <i>Infolignes</i> . Difficultés de gestion du trafic.	20 mns à Lourdes. 25 mns à Tarbes.

			A l'heure à Paris-Aust.
4053	17-08-2014	Terminus Hendaye : arrivée à 9h51. Attente d'un membre du personnel.*	Terminus Hendaye. 10 mns à Bayonne. 5 mns à Hendaye.
4052	18-08-2014	Départ d'Hendaye à 19h24 et non 19h05 comme annoncé sur <i>Infolignes</i> . Difficultés de gestion du trafic. Affluence exceptionnelle de voyageurs.	20 mns à Lourdes. 25 mns à Tarbes. A l'heure à Paris-Aust.
4053	18-08-2014	Terminus Hendaye : arrivée 9h58. Dérangement d'installations.*	Terminus Hendaye. 10 mns à Bayonne. 5 mns à Hendaye.
4052	19-08-2014	Départ d'Hendaye à 19h24 et non 19h05 + 20 mns de retard suite à incident de circulation comme annoncé sur <i>Infolignes</i> avant départ du train. Puis annoncé 19h05 + 25 mns car affluence exceptionnelle de voyageurs. Sur <i>Gares en mouvement</i> (panneaux d'affichages des gares) : -Annoncé avec 33 mns de retard à Biarritz ; arrivé avec 10 mns de retard. -A Bayonne le train est annoncé arrivée à 19h40 + 30 mns de retard alors que son heure d'arrivée est 20h02. -A Dax annoncé arrivée à 20h11 avec 25 mns de retard alors que son heure d'arrivée est 20h33. -A Orthez annoncé arrivée à 21h26 (heure exacte) + 30 mns de retard puis 10 mns à partir de 20h45, puis à l'heure à partir de 21h. -A Pau annoncé arrivée à 21h58 (heure réelle) + 20 mns de retard, à partir de 20h45, puis 5 mns à partir de 21h40 puis 15 mns à partir de 22h15. (Affluence exceptionnelle de voyageurs selon <i>Infolignes</i>). -A Lourdes annoncé arrivée 22h25 (heure réelle) + 30 mns de retard, puis 20 mns à partir de 21h, puis 10 mns à partir de 21h40 puis 30 mns à partir de 22h10 puis 20 mns à partir de 22h25. -A Tarbes annoncé arrivée 22h42 (heure réelle) + 30 mns de retard, puis 20 mns à partir de 21h, puis 5 mns à partir de 21h40, puis 20 mns à partir de 22h25 puis 25 mns à partir de 22h55.	10 mns à Biarritz 14 mns à Bayonne. 10 mns à Dax. A l'heure à Orthez. 22 mns à Pau. 25 mns à Lourdes. 25 mns à Tarbes. A l'heure à Paris-Aust.
4053	19-08-2014	Terminus Hendaye : arrivée 9h58. A partir de 7h30 le service <i>Infolignes</i> affiche le train terminus Lourdes.	Terminus Hendaye. 5 mns à Bayonne. 9 mns à Biarritz. 10 mns à Hendaye.
4052	20-08-2014	<i>Infolignes</i> affiche un départ à 19h05 + 20 mns de retard au départ suite à incident de circulation puis suite à affluence exceptionnelle de voyageurs. Affiché départ 19h24 en gare d'Hendaye.	5 mns au départ. 15 mns à Pau. 25 mns à Lourdes. 25 mns à Tarbes. A l'heure à Paris-Aust.
4053	20-08-2014	<i>Infolignes</i> affiche le train terminus Lourdes puis corrige à 17h14 terminus Hendaye pour cause de travaux de rénovation des voies entre Artix et Pau. Il desservira les gare de Pau (6h57), Orthez (7h52), Dax (8h24), Bayonne (9h23), Biarritz (9h34), St. Jean de Luz (9h47) et Hendaye son terminus (9h58). Les passagers à destination d'Irun empruntent un car au départ d'Hendaye.	Terminus Hendaye. 5 mns à Dax. 6 mns à Biarritz. A l'heure à Hendaye.
4052	21-08-2014	Affiché sur <i>Infolignes</i> départ à 19h05 + 20 mns de retard suite à incident de circulation. Affiché départ 19h24 à Hendaye.	

		Affiché à Dax arrivée 20h33 + 20 mns de retard. Incident de circulation.	A l'heure à Dax. 15 mns à Pau. 20 mns à Lourdes. 20 mns à Tarbes. A l'heure à Paris-Aust.
4053	21-08-2014	Ce train est terminus Lourdes au lieu de Hendaye en raison d'un Mouvement social en région Aquitaine. Le TER 867167 (06h53 Au départ de Lourdes) permet aux voyageurs de continuer leur Voyage à destination de Pau (07h22), Orthez (08h18) et Dax (08h52). Un autocar (06h30 au départ de Lourdes) permet également aux voyageurs de poursuivre leur voyage à destination de Bayonne (9h00), Biarritz (9h10), St. Jean de Luz-Ciboure (9h30), Hendaye (9h50) et Irún (10H00). (<i>Infolignes</i> 15h35). Affiché à Paris-Austerlitz terminus Irún.	Terminus Lourdes.
4052	22-08-2014	Départ de Pau à 22h00. Annoncé à Tarbes en provenance de Lourdes. Correspondance avec un train en retard. TER 21294 en provenance de Dax (arrivée à 23h02 + 10 mns de retard).	20 mns à Lourdes. 35 mns à Tarbes. A l'heure à Paris-Aust.
4053	22-08-2014	Terminus Hendaye : arrivée 9h51. Difficultés de gestion du trafic. Affiché en gare d'Hendaye arrivée à 10h05.	10 mns à Orthez 5 mns à Bayonne. 5 mns à Hendaye. Terminus Hendaye.
4052	23-08-2014	Annoncé départ d'Hendaye à 19h05 sur <i>Infolignes</i> et non rectifié. Affiché départ 19h24 à Hendaye. Affluence exceptionnelle de voyageurs. Difficultés de gestion du trafic.	5 mns à Biarritz. 18 mns à Dax. 40 mns à Orthez. 1h00 à Lourdes. 55 mns à Tarbes. 15 mns à Les Aubrais 10 mns à Paris-Aust.
4053	23-08-2014	Affiché à Paris-Austerlitz terminus Irún. Terminus Hendaye : arrivée à 9h51.	Terminus Hendaye. A l'heure à Hendaye.
4052	24-08-2014	Annoncé départ d'Hendaye à 19h05 sur <i>Infolignes</i> et non rectifié. Affiché départ 19h24 à Hendaye. Affiché en gare de Pau : arrivée à 22h14. Affiché en gare de Lourdes : arrivée 22h25 + 15 mns de retard. Affiché en gare de Tarbes : arrivée 22h58.	7 mns à Biarritz. 5 mns à Tarbes. A l'heure à Paris-Aust.
4053	24-08-2014	Affiché terminus Irún en gare de Paris-Austerlitz.	Terminus Hendaye. 7 mns à Biarritz. 10 mns à Hendaye.
4052	25-08-2014	Annoncé départ d'Hendaye à 19h05 sur <i>Infolignes</i> et non rectifié. Affiché départ 19h24 à Hendaye. Affiché en gare de Pau : arrivée à 22h14. Affiché en gare de Lourdes : arrivée à 22h25 + 15 mns de retard. Affiché en gare de Tarbes : arrivée 22h58. Panne d'un autre train.	5 mns à Tarbes. 10 mns à Les Aubrais. A l'heure à Paris-Aust.
4053	25-08-2014	Affiché terminus Hendaye à Paris-Austerlitz. Annoncé terminus Lourdes sur <i>Infolignes</i> . Attention, contrairement à ce qui est indiqué ci-dessus, ce train circule avec environ 1h de retard. En cause, un arbre tombé sur les voies et les installations électriques entre Orthez et Dax. La circulation a été interrompue entre 6h40 et 8h afin de permettre	Terminus Hendaye. 1h à Pau. 40 mns à Dax. 50 mns à Bayonne. 48 mns à Biarritz.

		l'intervention des agents. (<i>Infolignes</i> , 8h06.)	45 mns à St J de Luz 43 mns à Hendaye
4052	26-08-2014	Annoncé départ d'Hendaye à 19h05 sur <i>Infolignes</i> . Affiché départ 19h24 à Hendaye. Affiché en gare de Lourdes : arrivée 22h15 + 15 mns de retard. Dérangement d'installation.	10 mns à Biarritz. 6 mns à Bayonne 5 mns à Tarbes 5 mns à Paris-Aust.
4053	26-08-2014	Annoncé terminus Lourdes sur <i>Infolignes</i> et non rectifié. Affiché terminus Hendaye (9h58) à Paris-Austerlitz.	Terminus Hendaye. A l'heure à Hendaye.
4052	27-08-2014	Annoncé départ d'Hendaye à 19h05 sur <i>Infolignes</i> . Affiché départ 19h24 à Hendaye. Intervention des forces de l'ordre. Affiché à Lourdes arrivée 22h15.	50 mns à Lourdes. 35 mns à Tarbes. A l'heure à Paris-Aust.
4053	27-08-2014	Annoncé terminus Lourdes sur <i>Infolignes</i> . Contrairement à ce qui est indiqué ci-dessus, ce train a pour Terminus Hendaye, arrivée prévue à 9h58. (<i>Infolignes</i> 16h25)	10 mns à Biarritz. 5 mns à Hendaye.
4052	28-08-2014	Annoncé départ d'Hendaye à 19h05 sur <i>Infolignes</i> . Affiché départ d'Hendaye à 19h24. Ce train a été retardé à Hendaye, en raison de la panne d'un TER.	15 mns au départ. 30 mns à Dax. 50 mns à Orthez. 50 mns à Pau. 1h à Lourdes. 1h à Tarbes.
4053	28-08-2014	Annoncé terminus Lourdes sur <i>Infolignes</i> . Affiché terminus Irún à Paris-Austerlitz.	Terminus Hendaye.
4052	29-08-2014	Annoncé départ de Pau à 22h00 sur <i>Infolignes</i> . Annoncé provenance Lourdes à Paris-Austerlitz. Incident technique sur le train : panne de la locomotive en gare de Lourdes.	2h30 à Tarbes. 1h45 à Les Aubrais. 1h20 à Paris-Aust.
4053	29-08-2014	Terminus Hendaye : arrivée à 10h05. Attente d'une rame ou de la locomotive.	Terminus Hendaye. 25 mns à Tarbes. 15 mns à Lourdes. 20 mns à Pau. 15 mns à Dax. A l'heure à Hendaye.
4052	30-08-2014	Annoncé départ à 19h05 sur <i>Infolignes</i> . Affiché à Hendaye départ à 19h24. Affluence exceptionnelle de voyageurs.	25 mns à Orthez. 20 mns à Pau. 20 mns à Lourdes. 25 mns à Tarbes. 10 mns à Les Aubrais. A l'heure à Paris-Aust.
4053	30-08-2014	Terminus Hendaye : arrivée 10h05.	Terminus Hendaye. A l'heure à Hendaye.
4052	31-08-2014	Annoncé départ 19h05 sur <i>Infolignes</i> . Affiché à Hendaye départ 19h24. Incident de circulation.	5 mns à Pau. 15 mns à Tarbes. A l'heure à Paris-Aust.
4053	31-08-2014	Terminus Hendaye : arrivée 9h51.	Terminus Hendaye. A l'heure à Hendaye.

¹ à noter que le TGV 8561 Tarbes (6h10) – Paris Montparnasse n'est arrivé à Dax qu'avec 20 mns de retard.

² Des perturbations sur l'axe Dax – Tarbes. Vos TGV et vos Intercités circulent avec 30 min de retard environ sur cet axe, dans les deux sens de circulation. (...) Vos trains doivent réduire leur vitesse par mesure de sécurité pour traverser une zone de travaux de rénovation des voies. (*Infolignes*, dimanche 3 août 2014 à 6h35).

³ Le TER 867166 Tarbes (7h08) – Bordeaux St. Jean (10h15) arrivé à Dax (8h52) avec 25 mns de retard. Temps bien inférieur à celui du 4053 malgré des arrêts supplémentaires à Artix et Puyoô non desservis par le 4053.

* Des modifications d'horaires à partir du **06 août 2014** devant durer jusqu'à fin août vont être intégrées dans les différents services de la SnCF (*Voyages-sncf.com*, *Infolignes/Sncf-Direct* et *Gares en mouvement*, c'est-à-dire l'affichage en gare). Comme nous le verrons ces horaires seront changés à partir du 11 août entraînant confusion et informations contradictoires voire erronées.

Aux voyageurs ayant acheté leur billet avant le mercredi 06 août 2014 : « Des travaux de rénovation ont lieu entre Artix et Pau. Pour traverser la zone de travaux en toute sécurité la vitesse de vos trains sera réduite à 30 km/h sur environ 10 kms. Le train de nuit « La Palombe Bleue » part plus tôt de la gare d'Hendaye pour arriver à son horaire habituel en gare de Toulouse. Dans l'autre sens, son horaire d'arrivée en gare d'Irún est retardé. » (*Infolignes*, 06-08-2014, à 10h14).

Dans les faits le train 4052 a quitté le 06-08-2014 la gare d'Hendaye à 19h05. En ce qui concerne le 4053 l'absence au tableau d'affichages des gares au-delà de Dax (sauf Biarritz) et l'annonce du train terminus Lourdes sur *Sncf-Direct/Infolignes* ne permettent pas d'établir les retards ou incidences réelles entre Dax et Irún pour les 06 et 07 août 2014. J'ai pu moi-même constater la présence de la rame de *La Palombe Bleue* sur le remisage d'Hendaye le 06 août à 13h15. La gare de Dax annonçant une arrivée du 4053 à 8h24, Hendaye à 9h58, et Irún à 10h04.

Après cette décision le temps de parcours entre Paris et Irún est passé à **12h14** et entre Hendaye et Paris à **12h03** pour les clients de *La Palombe Bleue*. La SnCF rallonge le temps de trajet à partir du 06 août afin de masquer ses carences en matière de gestion du trafic et de pouvoir déclarer les trains 4052 et surtout le 4053 à l'heure évitant ainsi le remboursement partiel des billets. Rff montre également sont incapacité à mener des travaux tout en maintenant une circulation des trains avec des retards acceptables. Précisons que les TGV ne pâtissent pas de cette mesure limitant toujours leur retard entre 15 et 30 mns. Les TER eux sont impactés de manière semble-t-il aléatoire, les divers retards ne répondant apparemment pas à une volonté particulière de la SnCF, mais je n'ai pas fait d'étude exhaustive sur les trains régionaux ou *Intercités* de jour de la liaison Hendaye/Bayonne – Toulouse-Matabiau.

Horaires du 4052	Du 1 ^{er} au 06-08 inclus à partir du 12-08 Horaires Arrivée	du 07-08 au 11-08 inclus Horaires Arrivée	Du 1 ^{er} au 06-08 à partir du 12-08 Temps du trajet	Du 07-08 au 11-08 Inclus. Temps du trajet
Hendaye départ	19h24	19h05	-	-
St. Jean de Luz-Ciboure	19h36	19h16	12 mns	11 mns
Biarritz	19h51	19h28	15 mns	12 mns
Bayonne	20h04	19h39	13 mns	11 mns
Dax arrivée	20h33	20h11	29 mns	22 mns
Dax départ	20h58	20h38	-	-
Orthez	21h28	21h06	30 mns	28 mns
Pau	21h54	22h00	26 mns	54 mns
Lourdes	22h25	22h27	31 mns	27 mns
Tarbes	22h44	22h44	19 mns	17 mns
Horaires du 4053	Du 1 ^{er} au 06-08 inclus A partir du 12-08	Du 07-08 au 11-08 inclus	Du 1 ^{er} au 06-08 A partir du 12-08	Du 07-08 au 11-08 inclus.
Tarbes départ	5h44	5h44	-	-
Lourdes	6h07	6h16	23 mns	32 mns
Pau	6h37	6h59	30 mns	43 mns
Orthez	7h02	7h54	25 mns	55 mns
Dax arrivée	7h30	8h24	28 mns	30 mns
Dax départ	8h00	8h50	-	-

Bayonne	8h41	9h25	41 mns	35 mns
Biarritz	8h53	9h36	12 mns	11 mns
St. Jean de Luz-Ciboure	9h05	9h46	12 mns	10 mns
Hendaye	9h20	9h58/10h00	15 mns	12/14 mns
Irún	9h26	-	6 mns	-

- Modifications horaires à partir du **06 août 2014** selon les communiqués *infos trafic* et *infos trafic – travaux* émises par la Sncf et disponibles sur le site *Sncf Intercités* dans ses éditions datées du 06-08-2014 : les nuits du jeudi 7 au vendredi 8 août, du jeudi 14 au vendredi 15 août, du jeudi 21 au vendredi 22 août et du jeudi 28 au vendredi 29 août 2014, le train 4053 est Terminus Lourdes à 6h16 en raison d'un mouvement social en région Aquitaine. Les voyageurs empruntent un TER entre Lourdes, Pau, Orthez et Dax, ou un car entre Lourdes, Bayonne, Biarritz, Saint-Jean de Luz, Hendaye et Irún. Le train 4052 part de Lourdes les mêmes dates. Les voyageurs sont acheminés en car entre Hendaye et Lourdes ou en TER entre Dax et Lourdes, puis ils récupèrent le train de nuit à Lourdes.

Sur Voyages-Sncf.com le 11-08-2014, il était impossible de réserver le train 4053 Paris – Irún à partir du 11 août 2014 et le site proposait de prendre le train 4053 entre Paris-Austerlitz et Dax (arrivée à 8h24) puis de prendre le TER 867215 départ 9h08 arrivée à Hendaye son terminus à 10h14. Précisons que le train 4053 n'apparaissait complet que le 11-08-2014.

* Le **11 août 2014** nouveaux changements d'horaires qui vont créer confusion et informations inexacts voire contradictoires sur les affichages des gares, les différents sites d'informations aux voyageurs et par conséquence des erreurs dans les heures de départ et d'arrivées des trains entraînant confusion à la Sncf et chez les usagers comme le montrent les incidents contenus dans le tableau.

- Modifications horaires à partir du **11 août 2014** selon le communiqué *Infos Trafic Travaux* émis par la Sncf et disponible sur le site *Sncf Intercités* édition du 11-08-2014 bis.

* Cette attente d'un membre de personnel était déjà affichée sur *Infolignes* la veille du départ du train. Le dérangement d'installations était déjà affiché avant le départ du train de Paris-Austerlitz.

* Nouvelle modification des horaires le **18-08-2014** ajoutant à nouveau de la confusion. Le plus intéressant est de constater que le train 4053 arrivé à Hendaye à 9h51, 9h58 ou 10h05, le car à destination d'Irún part à 10h10 et arrive à Irún à 10h25, c'est-à-dire toujours 4 minutes après le départ du train pour Madrid. Soulignons que les voyageurs ont 19 mns, 12mns ou 5 mns pour descendre du train et monter dans le car à Hendaye. De plus il devient impossible de réserver le train 4053 vers Irún et seulement à partir du 05 septembre 2014 vers Hendaye sur *Voyages-Sncf.com*.

- Modification des horaires le **18-08-2014** selon le communiqué *Info trafic Travaux* émis par la Sncf et disponible sur le site *Sncf Intercités* édition du 18-08-2014 bis : Du 18 au 20 août et du 25 au 27 août le train 4053 est Terminus Hendaye à 9h58. Les 22 et 29 août le train 4053 est Terminus Hendaye à 10h05, et les 23, 24, 30 et 31 août le train 4053 est Terminus Hendaye à 9h51. Un bus achemine les voyageurs de Hendaye à Irún. Départ d'Hendaye 10h10, arrivée à Irún à 10h25.