SNCF VOYAGEURS
PRÉSIDENCE

Monsieur Renaud LAGRAVE
Vice-Président du Conseil régional
Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine
14 rue François-de-Sourdis
33077 BORDEAUX Cedex

Saint-Denis, le 29 JAN. 2025

Monsieur le Président, Cher Renaud,

J'ai lu avec le plus vif intérêt votre courrier du 4 décembre dernier, dans lequel vous me faîtes part de vos remarques sur l'arrivée en 2026 de l'offre OUIGO en Nouvelle-Aquitaine et appelez mon attention sur les conséquences de cette évolution à l'égard de la desserte TGV et TER intrarégionale. Vous souhaitez que nous étudiions le remplacement par un train OUIGO d'un autre TGV Paris – Hendaye que celui que nous avons identifié, afin de limiter les effets des adaptations imposées par ce remplacement.

En effet, en raison des spécificités d'exploitation de nos trains OUIGO, la mise en place de ce service peut entraîner des conséquences sur d'autres trains. Ainsi, il a notamment été décidé d'avancer d'une heure le dernier TGV de la journée entre Tarbes et Paris.

Pour répondre à votre demande, nos services ont travaillé ensemble pour tenter d'identifier un nouvel horaire équilibré au regard de nos contraintes respectives. C'est ainsi, qu'à notre requête, le gestionnaire d'infrastructure a étudié la possibilité de deux autres horaires. Malheureusement les travaux diligentés par SNCF Réseau n'ont pas permis de faire émerger de solution satisfaisante. En effet, la première option ne pouvait hélas pas convenir en raison d'un conflit de circulation avec un train de fret. Quant à la seconde, elle imposait de faire stationner la rame quarante minutes en gare de Bordeaux, dégradant fortement l'exploitation ferroviaire et le temps de parcours.

J'ai conscience que cette adaptation a notamment pour effet de rapprocher les horaires dans le sens Tarbes Paris, entre le TER de 16h21 et le nouvel horaire de TGV de 16h34, mais je souligne qu'elles offrent désormais trois possibilités de voyage le soir depuis Pau (16h25, 17h26 et 18h12) contre deux actuellement (16h25 et 18h28).

Vous semblez par ailleurs redouter une baisse de la qualité de la desserte par la substitution d'un TGV INOUI par un train OUIGO.

Bien qu'il soit vrai que nos trains OUIGO n'offrent pas le même niveau de service que les TGV INOUI, je souhaite néanmoins saluer leur développement. Ils sont un véritable outil de démocratisation de la grande vitesse ferroviaire, particulièrement plébiscités par les familles et les jeunes.

Cette stratégie assumée d'accessibilité au plus grand nombre ne nous exonère toutefois pas de rester attentif à l'impératif de confort que vous soulignez. C'est pourquoi nos trains OUIGO font actuellement l'objet d'un programme de rénovation ambitieux, avec des sièges plus confortables et robustes, et l'accès systématique à une prise électrique ou USB pour chaque passager, mais aussi d'un tout nouveau design intérieur.

Je suis conscient que vous trouverez cette réponse probablement imparfaite eu égard aux attentes que vous m'aviez exprimées concernant le service annuel 2026. Néanmoins, attaché à ce que les meilleurs arbitrages soient trouvés entre les contraintes de la desserte longue distance et celles des services régionaux que vous représentez, j'ai confié le soin à mes équipes de rester extrêmement vigilantes au suivi de ces adaptations. Elles se tiendront à la disposition de vos services pour continuer la recherche d'une solution dans le cadre de l'élaboration du service annuel 2027.

Franck Dubourdieu, Directeur du TGV Atlantique et Bertrand Gosselin, Directeur du TER Nouvelle-Aquitaine, se tiennent à votre disposition pour échanger plus avant sur ce sujet.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma haute considération.

Christophe Fanichet
Président-Directeur général

Dans le cadre de la politique de transparence de SNCF, cet échange de courriers sera publié sur son site SNCF.com sauf si vous manifestez votre opposition dans un délai de quinze jours.