

15ème législature

Question N° : 13217	De M. Jean-Bernard Sempastous (La République en Marche - Hautes-Pyrénées)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transition écologique et solidaire
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > Modèle des trains de nuit	Analyse > Modèle des trains de nuit.
Question publiée au JO le : 09/10/2018 Réponse publiée au JO le : 24/09/2019 page : 8347 Date de changement d'attribution : 17/07/2019		

Texte de la question

M. Jean-Bernard Sempastous interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le modèle des trains de nuit (intercités de nuit). L'article 6-2° de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire prévoit que : « En vue d'assurer les dessertes ferroviaires pertinentes en matière d'aménagement du territoire, le niveau des redevances ne saurait exclure l'utilisation de l'infrastructure sur certains segments de marché par des opérateurs qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire sur ces segments, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête ». S'appuyant sur les conclusions de rapport de Philippe Duron, le Gouvernement précédent a expliqué que le modèle économique des trains de nuit n'était plus viable dès lors que le déficit de ces lignes « représente environ 25 % du déficit de l'ensemble des lignes alors même qu'elles ne représentent que 3 % des voyages ». Pourtant, à l'inverse des Intercités de jour, les chiffres concernant les Intercités de nuit (nombre de trains par ligne, nombre de places offertes, taux d'occupation,...) n'ont pas été rendus publics. Les trains de nuit présentent une double pertinence pour l'aménagement du territoire. Tout d'abord, ils permettent de connecter à la capitale le sud de l'Hexagone, dont de nombreuses villes sont situées à plus de 4 ou 5 heures en train de Paris. Mais surtout, et ce de façon tout à fait unique, les Intercités de nuit permettraient d'assurer des liaisons transversales pour relier les régions distantes. En l'absence de cette offre, les villes moyennes éloignées les unes des autres sont mal connectées entre elles. Les liaisons aériennes entre deux villes moyennes sont en effet rares et onéreuses. De plus, en train de jour, les temps de trajets peuvent être très longs : plus de 6 ou 7 heures. Ils constituent donc une très bonne offre de mobilité, alliant la desserte de l'ensemble des territoires français, notamment les plus éloignés comme les Hautes-Pyrénées, à un impact énergétique et écologique faible. Partout en Europe ce moyen de transport économe, qui ne nécessite pas de grands investissements, se développe comme en Suède, en Autriche, en Finlande ou encore en Allemagne. La France ne doit pas rester en retrait sur ce segment. Il souhaiterait connaître les intentions du Gouvernement visant à encourager les opérateurs, par exemple en fixant, pour les Intercités de nuit, les redevances au niveau minimal correspondant « au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire sur ces segments » tel que mentionné dans la loi.

Texte de la réponse

La commission parlementaire « TET d'avenir » a mis en évidence en 2015 que le service des trains de nuit tel qu'il a existé n'était plus soutenable. Ce service ne répondait plus aux nouveaux besoins des voyageurs, engendrant de fait une forte baisse de la fréquentation et une augmentation importante du déficit financier. Le gouvernement

précédent a ainsi fait le choix d'un recentrage de l'offre TET de nuit sur les lignes dont le caractère d'aménagement du territoire a été jugé essentiel au regard des populations qu'elles desservent et du manque ou de l'absence d'une offre de transport alternative : Paris – Rodez/Latour-de-Carol et Paris – Briançon. Les trains de nuit transversaux, notamment le quadritranche Strasbourg/Luxembourg – Cerbère/Nice, ont été supprimés à cette occasion. Lors de son déplacement en train de nuit dans les Hautes-Alpes le 22 septembre dernier, la ministre des transports a réaffirmé que le train de nuit a un avenir car il constitue une bonne solution pour l'accessibilité des territoires et un atout pour le développement économique et touristique. Elle s'est engagée pour la pérennité des deux lignes de nuit existantes dont la convention d'exploitation sera ainsi reconduite au-delà de 2020 et dont le matériel sera rénové pour assurer la robustesse et la sécurité des rames, mais également pour répondre à la demande légitime des voyageurs d'amélioration du confort. Cette rénovation permettra de remplacer les couchettes, d'installer des prises électriques, de rénover les sanitaires et d'équiper les voitures du Wifi. Ce sont plus de 30 M€ qui seront engagés par l'État. Le calendrier du processus industriel de rénovation est toujours à l'étude. Les livraisons devraient s'échelonner de 2021 à 2023. Le nombre de voitures qui sera rénové est adapté aux liaisons de nuit actuelles. Il ne serait pas suffisant pour ouvrir de nouveaux services de nuit ou rouvrir d'anciens. Toutefois, même si à la différence de beaucoup de ses voisins la France a la chance de compter sur un réseau à grande vitesse qui a beaucoup raccourci les distances et réduit en conséquence le potentiel des liaisons de nuit, une forte attente des territoires s'exprime pour un redéploiement de ce service. Il peut donc être utile de reconsidérer les conclusions de la commission Duron sur l'avenir des trains d'équilibre du territoire en 2015 et d'éclairer, dans ce nouveau contexte, les enjeux et les conditions d'un développement plus important du réseau des lignes de nuit, en cohérence avec le calendrier des travaux de remise en état de l'infrastructure. Le Gouvernement propose ainsi de remettre un rapport en ce sens au Parlement d'ici le 30 juin 2020.