



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>18980</b>	De <b>M. Éric Woerth</b> ( Les Républicains - Oise )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> > Les voitures Corail de nuit	<b>Analyse</b> > Les voitures Corail de nuit.
Question publiée au JO le : <b>16/04/2019</b> Réponse publiée au JO le : <b>09/03/2021</b> page : <b>2111</b> Date de changement d'attribution : <b>07/07/2020</b> Date de renouvellement : <b>19/11/2019</b>		

### Texte de la question

M. Éric Woerth appelle l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les voitures Corail de nuit. L'État finance pour 3,7 milliards d'euros le remplacement de l'intégralité des trains Intercités de jour par du matériel neuf. Malheureusement les Intercités de nuit restent encore une fois les parents pauvres de la politique des transports. Ils ne bénéficient que de 30 millions d'euros pour prolonger *a minima* une partie du parc de voitures couchettes qui ont déjà près de 40 ans. De nombreuses voitures couchettes seraient abandonnées, alors qu'elles pourraient permettre d'ouvrir de nouvelles lignes, si besoin en soutenant l'arrivée de nouveaux opérateurs. Les voitures sièges inclinables très appréciées pour les petits prix risquent également de disparaître. Par ailleurs, il existe un manque chronique au niveau européen de voitures de nuit, ce qui réduit les possibilités de locations à l'avenir. De 60 à 100 millions d'euros seraient nécessaires pour rénover une partie plus importante du parc de nuit, en incluant une offre premium et la réouverture de nouvelles dessertes. Dans un deuxième temps, 1,5 milliards d'euros seront nécessaires pour constituer une nouvelle génération de trains de nuit pour un réseau ambitieux permettant la mobilité nationale et européenne. Il souhaite donc savoir si l'État pourra financer plus largement la rénovation du parc, en vue de la reprise du trafic ? Dans un premier temps, comme mesure conservatoire en attendant qu'une nouvelle étude sur le potentiel de cette mobilité soit publiée, il lui demande si l'État pourra demander à la SNCF de ne pas démanteler le parc de voitures Corail. Celui-ci reste en effet d'une très grande qualité malgré son grand âge. Il s'agirait ainsi de préserver les possibilités pour l'ouverture de nouvelles liaisons dans les prochaines années.

### Texte de la réponse

Le Gouvernement partage la conviction que le train de nuit peut constituer une offre de transport utile pour répondre à des enjeux forts d'aménagement du territoire, du fait notamment de l'absence d'alternative, et une offre écologique et sociale pour effectuer de longues distances. Elle est aujourd'hui trop réduite en France avec seulement cinq dessertes, dont trois internationales et deux conventionnées par l'État. Les préoccupations de la société, en particulier environnementales, modifient le contexte qui a prévalu jusqu'à présent et qui a conduit à la quasi-disparition des trains de nuit en France. Dans ce nouveau contexte, le Gouvernement est décidé à agir. Cela se matérialise tout d'abord par l'engagement à maintenir, malgré des difficultés d'exploitation, les deux lignes Paris-Briançon et Paris-Rodez/Toulouse-Latour-de-Carol/Cerbère qui ne bénéficient pas d'offres alternatives, et à rénover leur matériel pour un montant d'environ 44 millions d'euros financé par l'État. Le Gouvernement s'est engagé à poursuivre le conventionnement de ces deux lignes au-delà de l'échéance de la convention d'exploitation



actuelle signée entre l'État et la SNCF. C'est ainsi bien l'ensemble des voitures Corail aptes au service qui seront renouvelées. Leur durée de vie pourra être prolongée d'une dizaine d'années avant de laisser la place à un nouveau matériel roulant. Ensuite, le Gouvernement s'est engagé à ouvrir deux nouvelles branches, grâce au plan de relance : Paris-Nice (en 2021) et Paris-Tarbes (en 2022). Sur les 100 millions d'euros consacrés, une partie permettra d'engager le renouvellement du matériel roulant existant, voire l'achat de nouvelles rames pour développer un réseau européen plus vaste à long terme. Des réflexions sur un maillage plus dense du territoire sont aussi menées. À ce titre, la loi d'orientation des mobilités prévoit la remise d'un rapport au Parlement devant présenter les conditions d'amélioration de l'offre de trains de nuit en France et la définition de corridors essentiels. Leurs conditions d'exploitation, notamment en termes de matériel roulant, sont aussi étudiées. Il sera transmis à la représentation nationale début 2021.