



## 15ème législature

<b>Question N° : 2599</b>	<b>De M. Romain Grau ( La République en Marche - Pyrénées-Orientales )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Transports</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Transports</b>
<b>Rubrique &gt; transports ferroviaires</b>	<b>Tête d'analyse &gt; Train intercity de nuit - désenclavement des territoires - outil économique</b>	<b>Analyse &gt; Train intercity de nuit - désenclavement des territoires - outil économique.</b>
Question publiée au JO le : <b>31/10/2017</b> Réponse publiée au JO le : <b>24/04/2018</b> page : <b>3599</b>		

### Texte de la question

M. Romain Grau attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les « intercitys de nuit », dits trains de nuit, tout particulièrement la liaison Perpignan-Paris. Les territoires les plus excentrés de la capitale ressentent un sentiment d'abandon. Ce sentiment est conforté par le manque de possibilité de se déplacer de manière économique et utile. Pourtant des moyens de transport existent, le train de nuit en fait partie. Ce moyen de déplacement permet de voyager à moindre coût tout en étant le seul moyen de transport permettant de se caler sur les horaires de travail. En effet les autres transports obèrent généralement une partie de la journée en raison de leur amplitude horaire. Le train de nuit représente ainsi un moyen de dynamiser un tissu économique en permettant à des voyageurs d'accéder à des services et à des emplois. De plus ce moyen de transport s'inscrit totalement dans les obligations environnementales et permet d'utiliser des créneaux à des horaires où les sillons ferroviaires sont sous exploités. Pour son département les Pyrénées-Orientales, un territoire qui vit du tourisme pour l'essentiel, qui accueille chaque année plus de 5 millions de touristes, tous les moyens de transport permettant d'arriver sur notre territoire sont d'une importance vitale. Aujourd'hui à part la voiture, seul le train est un moyen de transport « grand public ». En effet les tarifs pratiqués par *Hop !* empêchent une grande partie de la population de pouvoir y recourir. Pour cela le train et particulièrement le train de nuit sont d'une importance stratégique dans le développement économique du territoire. Malgré ses atouts indéniables, la direction de la SNCF s'évertue à vouloir faire disparaître ces trains de nuit. Leur ligne n'a dû sa survie en 2016 qu'à la forte implication de la présidente de région Carole Delga et des élus régionaux sur ce dossier. Ainsi ils ont pu maintenir les fins de semaines et durant les vacances cette offre de service, qui malgré l'absence de communication et d'incitation commerciale de la SNCF continue à avoir des voyageurs fidèles. Alors que partout en Europe ce moyen de transport économe, qui ne nécessite pas de grands investissements, écologique, se développe comme en Suède, en Autriche, en Finlande ou encore en Allemagne, la France reste en retrait sur ce segment. Il souhaiterait connaître les ambitions de la France dans le domaine du développement d'une offre de transport économe, accessible et durable et surtout qui permet pour un territoire comme les Pyrénées-Orientales de casser ce sentiment d'abandon et d'enclavement, et qui bien plus est un des facteurs de développement économique du territoire.

### Texte de la réponse

Les trains de nuit constituent un service exploité par SNCF Mobilités dans le cadre de la convention d'exploitation

des trains d'équilibre du territoire (TET). En 2015, les travaux de la commission « TET d'avenir », composée de parlementaires, d'élus régionaux et d'experts, ont mis en évidence que les trains de nuit ne répondaient plus de manière satisfaisante aux besoins des voyageurs et que leur modèle économique n'était plus viable. À la réception de ce rapport, le Gouvernement précédent a proposé au travers d'un appel à manifestation d'intérêt la reprise de ces lignes par des opérateurs alternatifs ou des collectivités territoriales. Aucun opérateur ou aucune collectivité ne se sont portés candidats. Aussi, l'État a décidé de ne conserver que les lignes de nuit Paris-Briançon et Paris-Rodez/Latour de Carol qui répondent à de forts enjeux d'aménagement du territoire, en raison de l'absence d'une offre de transport alternative suffisante pour les territoires concernés. Les autres lignes de nuit desservent des territoires qui bénéficient pour leur part d'offres alternatives de bon niveau. Sur les lignes qui demeurent, l'État veille à ce que la SNCF, dans ses différentes composantes, mette tout en œuvre pour produire un service de qualité. Concernant plus particulièrement la desserte des Pyrénées-Orientales, la Région Occitanie a proposé au printemps 2017 au Gouvernement d'ouvrir à nouveau la desserte de nuit Toulouse-Cerbère en participant financièrement à son exploitation. Un accord entre l'État et la région a été trouvé et la desserte, qui était fermée depuis le 10 décembre 2016, est à nouveau en service depuis le 6 juillet 2017 pour une durée de 2 ans. Le service est assuré quotidiennement en période de vacances scolaires et les week-ends en dehors de ces périodes.