



15ème législature

Question N° : 26206	De M. Jean-Luc Lagleize (Mouvement Démocrate et apparentés - Haute-Garonne)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > Développement des trains de nuit	Analyse > Développement des trains de nuit.
Question publiée au JO le : 28/01/2020 Réponse publiée au JO le : 09/03/2021 page : 2126 Date de changement d'attribution : 07/07/2020 Date de renouvellement : 05/05/2020 Date de renouvellement : 08/09/2020 Date de renouvellement : 15/12/2020		

Texte de la question

M. Jean-Luc Lagleize interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur les lignes ferroviaires de nuit. Face au changement climatique et à la fracture territoriale grandissante, on doit développer et aménager les politiques de transport de telle sorte à ce qu'elles respectent l'environnement tout en maillant finement les territoires. À cet égard, les trains de nuit pourraient être une solution adaptée pour accroître les interconnexions entre les territoires. En Allemagne par exemple, dix lignes permanentes de trains de nuit sont en place, transportant 1,4 million de passagers par an, en augmentation de 10 % par rapport à 2018. Alors que certaines régions en forte croissance démographique, comme l'Occitanie, sont encore mal reliées par voie ferroviaire, le développement des trains de nuit est une opportunité à saisir pour l'État et les collectivités territoriales pour accroître l'accessibilité de leurs territoires tout en réduisant l'empreinte sur l'environnement. Ainsi, il l'interroge sur les intentions du Gouvernement pour soutenir le retour des lignes de nuit en France, notamment sur des liaisons à fort potentiel, par exemple entre Toulouse et Paris, Toulouse et Nantes, Toulouse et Rennes, ou encore Toulouse et Lyon.

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. Ensuite, le Gouvernement s'est engagé à ouvrir deux nouvelles branches, grâce au plan de relance : Paris-Nice (cette année) et Paris-Tarbes (en 2022). 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. Il sera transmis à la représentation nationale début 2021. Par ailleurs, plusieurs sociétés de transport ferroviaire se sont engagées à développer pas moins de 6 nouvelles liaisons européennes d'ici fin 2024 - dont un Paris-Vienne d'ici fin 2021 ou un Paris-Berlin à horizon fin 2023.