

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>6698</b>	De <b>M. Matthieu Orphelin</b> ( La République en Marche - Maine-et-Loire )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> >Nécessité de réétudier le potentiel des trains de nuit	<b>Analyse</b> > Nécessité de réétudier le potentiel des trains de nuit.
Question publiée au JO le : <b>20/03/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>31/07/2018</b> page : <b>6985</b>		

### Texte de la question

M. Matthieu Orphelin attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la nécessité de réétudier le potentiel des trains de nuit, dans le cadre de la réflexion en cours pour définir la politique des transports des prochaines décennies. Depuis les années 2000, le nombre de lignes de train de nuit en France est en forte régression et ce démantèlement s'est accéléré depuis 2016, il ne reste plus que deux lignes de trains de nuit actives en France aujourd'hui. Afin de lutter contre la croissance de l'avion pour les déplacements intérieurs en France métropolitaine (le volume annuel de vols intérieurs représente 25 millions de passagers, en croissance de 7 % en 2016 principalement grâce aux vols des compagnies *low cost*), le train de nuit constitue une alternative écologique et présente un gisement important de report modal. Il offre également une solution au désenclavement de certains territoires ruraux ou montagneux par un maillage fin du territoire grâce à un grand nombre d'arrêts. Des exemples européens montrent que le train de nuit peut être pertinent économiquement. Par exemple, l'Autriche a repris une partie des trains de nuit que la compagnie allemande DB avait abandonnés en 2016 et déploie un réseau de trains de nuit en Europe centrale, de Hambourg jusqu'à Rome. Le bilan économique est très positif, avec une augmentation rapide de la fréquentation (1,4 million de passagers en 2017) et l'obtention de bénéfices dès la première année. Aussi, il souhaite souligner au Gouvernement que le train de nuit est une solution de désenclavement de certains territoires excentrés et une solution de mobilité bas-carbone à ne pas négliger, dans le respect des engagements de l'accord de Paris et du plan climat du Gouvernement. Il lui demande quelle est sa position sur cette question.

### Texte de la réponse

Le précédent Gouvernement a pris la décision de fermer un certain nombre de lignes de nuit : Paris-Savoie, Strasbourg/Luxembourg-Perpignan/Nice et Paris-Cerbère fin 2016, Paris-Tarbes-Hendaye le 1er juillet 2017 et Paris-Nice le 8 décembre 2017. Ces décisions découlent des orientations de la commission « TET d'avenir » qui, en 2015, a 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 ni aucune collectivité ne s'est porté candidat. Par conséquent, l'État a décidé de ne conserver que les lignes de nuit Paris-Briançon, Paris-Rodez et Paris – 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. Ces deux lignes sont aujourd'hui exploitées à raison d'un aller-



retour quotidien dans le cadre de la convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire couvrant la période 2016-2020. Enfin, il convient de noter qu'après accord entre l'État et la région Occitanie, intervenu début mai 2017, il a été décidé de remettre en service la branche Toulouse-Cerbère/Port-Bou de la ligne de nuit Paris – Latour-de-Carol pour 2 ans à compter de juillet 2017. Les coûts d'exploitation en sont partagés entre l'État et la région. L'État démontre ainsi qu'il n'est fermé à aucune proposition qui permettrait de réaliser durablement un service de train de nuit de qualité. Malgré l'échec de l'appel à manifestation d'intérêt lancé par le précédent Gouvernement, l'ouverture à la concurrence prévue par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire permettra de susciter des offres innovantes portées par de nouveaux acteurs.