

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>1517</b>	De <b>Mme Jeanine Dubié</b> ( Libertés et Territoires - Hautes-Pyrénées )	<b>Question orale sans débat</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> > Rétablissement du train de nuit la Palombe bleue	<b>Analyse</b> > Rétablissement du train de nuit la Palombe bleue.
Question publiée au JO le : <b>08/06/2021</b> Réponse publiée au JO le : <b>16/06/2021</b> page : <b>6270</b>		

### Texte de la question

Mme Jeanine Dubié appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, concernant les modalités de rétablissement de la liaison intercités de nuit Paris-Hendaye-Tarbes, dénommée la « Palombe bleue ». Lors de l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités, le Gouvernement s'était engagé à rendre un rapport sur le développement de nouvelles lignes de TET, et en particulier sur les conditions d'une amélioration de l'offre des trains de nuit, au plus tard au 30 juin 2020. Il a finalement été remis au Parlement en mai 2021. Ce rapport reconnaît l'opportunité de recréer un réseau structuré, tel qu'il exista longtemps en France et tel qu'il réapparaît dans certains pays en Europe. Il reste néanmoins insuffisant car il propose de nombreuses possibilités sans préciser les prérequis indispensables à la réussite du plan. S'agissant plus particulièrement de la Palombe bleue, l'Autorité de régulation des transports (ART) avait reconnu la pertinence de cette ligne, avant son arrêt en 2017 : elle avait un taux d'occupation de 53 % en 2015, taux supérieur à celui des trains de nuit et de la moyenne de l'activité « Intercités » qui était de 47 %. Alors que le rétablissement de la Palombe bleue est annoncé pour décembre 2021, des interrogations demeurent, notamment quant à son tracé. Le récent rapport Gouvernemental en propose trois (estival, hivernal et hors pointe) dont un seul, en été, reprend le tracé historique depuis Paris via Dax, où une coupe-accroche permet de scinder la ligne en deux, l'une vers Tarbes via Orthez, Pau et Lourdes, l'autre vers Hendaye. Hors période estivale, la desserte s'effectuerait *via* Toulouse. Or le temps de trajet va ainsi s'allonger jusqu'à rendre l'offre parfaitement rédhibitoire pour les passagers à destination de Bayonne ou souhaitant se rendre en Espagne, privant ainsi la ligne d'une part de ses voyageurs et de son potentiel de rentabilité. D'ailleurs, ce tracé a déjà été testé de 2011 à 2017 et a fait chuter la fréquentation de la Palombe bleue de 25 %. Outre leurs inconvénients propres, ces différences saisonnières empêcheraient de fait la mise en place d'une offre stable, régulière et simple. C'est pourtant l'une des garanties de réussite d'une ligne, *a fortiori* de nuit. Pour toutes ces raisons, Mme la députée souhaiterait savoir ce qui justifie la définition de trois tracés différents. En outre, l'étude ne précise ni la fréquence de l'offre, ni la politique d'arrêts, pas plus que la politique tarifaire, le matériel roulant utilisé ou les services proposés. Tous ces points sont pourtant déterminants et nécessitent d'être clarifiés, en particulier pour répondre aux besoins d'une clientèle large allant de l'étudiant, aux voyageurs d'affaires, professionnels ou de tourisme, tous potentiellement intéressés par cette liaison, en été comme en hiver. Elle aimerait donc avoir des précisions concernant ces différents points. Lors de la remise de ce rapport, M. le ministre a indiqué dans un communiqué de presse : « Je souhaite que la transmission de cette étude au Parlement soit l'occasion d'un large débat sur la manière de redynamiser et réenchanter ces trains », sans en fixer le calendrier et les modalités. Au-delà de ce débat parlementaire, il est primordial de consulter plus largement les élus et les acteurs locaux avant de rétablir une liaison régulière par train de nuit à destination des Landes, des Pyrénées-Atlantiques et des Hautes-Pyrénées. Aussi, elle voudrait savoir si le Gouvernement entend engager une consultation locale, afin de définir une



offre adaptée, stable et novatrice, capable de faire de la réouverture de la Palombe bleue une réussite.

## Texte de la réponse

### RÉTABLISSEMENT DU TRAIN DE NUIT LA *PALOMBE BLEUE*

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Jeanine Dubié, pour exposer sa question, n° 1517, relative au rétablissement du train de nuit la *Palombe bleue*.

**Mme Jeanine Dubié.** Ma question, qui s'adresse à M. le ministre délégué chargé des transports, concerne le rétablissement du train de nuit intercités Paris-Hendaye – dénommé la *Palombe bleue* –, annoncé pour décembre 2021, alors que des interrogations demeurent quant à son tracé notamment.

En effet, le rapport du Gouvernement remis au Parlement en mai 2021 préconise un tracé empruntant l'axe atlantique *via* Bordeaux, avec plusieurs scénarios selon les saisons définis en fonction des principaux déterminants d'un train de nuit, pour répondre aux attentes d'une population croissante qui souhaite des alternatives aux transports aériens pour les longues distances.

En réponse à un courrier des parlementaires des Pyrénées-Atlantiques, des Landes et des Hautes-Pyrénées, M. le ministre délégué chargé des transports indique que le trajet Paris-Tarbes *via* Toulouse a été retenu pour la relance de la ligne en 2022. Or, en choisissant de rétablir ce tracé passant par Orléans, Limoges et Toulouse, on allonge le temps de trajet jusqu'à rendre l'offre parfaitement rédhibitoire pour les passagers à destination d'Hendaye ou souhaitant se rendre en Espagne. Privée de ces voyageurs, cette ligne perdra de son attractivité, comme ce fut le cas lorsque ce tracé a été testé de 2011 à 2017, entraînant une chute de 25 % de la fréquentation.

Ma première question est donc simple : pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas retenu le tracé empruntant l'axe atlantique, qui a pourtant fait le succès de la *Palombe Bleue* pendant des années ?

De plus, dans son courrier, M. le ministre délégué indique vouloir poursuivre dès que possible la ligne vers Lourdes et Hendaye en haute saison. Or Lourdes n'est pas qu'une destination estivale, les pèlerinages s'étalant de mars à octobre. Cette ligne est indispensable à la relance de la ville de Lourdes, durement affectée par la crise de covid-19. Je l'avais d'ailleurs déjà exprimé lors de la visite du ministre délégué Jean-Baptiste Djebbari dans notre département : il n'est pas acceptable que la desserte de Lourdes, quel que soit le trajet retenu, ne soit pas assurée dès la remise en service de la ligne.

Par ailleurs, pourriez-vous nous apporter des précisions quant à la fréquence de l'offre, la politique tarifaire, le matériel roulant utilisé ou encore les services proposés ? Ce train de nuit n'a pas qu'une vocation touristique : il participe aussi au désenclavement des territoires du piémont pyrénéen et de la montagne et à la mobilité des populations concernées, notamment les jeunes.

Enfin, vous avez souhaité que la transmission de l'étude au Parlement soit l'occasion d'un large débat sur la manière de redynamiser et de réenchanter ces trains. Au-delà d'un débat parlementaire, le Gouvernement entend-il engager une véritable consultation locale, afin de définir une offre adaptée, stable et novatrice, à même de faire de la réouverture de la *Palombe bleue* une réussite ?

**Mme la présidente.** La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de la biodiversité.

**Mme Bérangère Abba, secrétaire d'État chargée de la biodiversité.** Vous interrogez M. le ministre délégué chargé



des transports sur le rétablissement du train de nuit de la *Palombe bleue*, enjeu important qui suscite une très forte mobilisation des élus. C'est également l'ancienne rapporteure de la loi d'orientation des mobilités (LOM) qui vous répond et qui avait d'ailleurs été à l'initiative du rapport demandé sur la remise en service des trains de nuit – j'y suis, à titre personnel, tout à fait favorable et même très attachée.

Le rétablissement de ces trains, souhaité par la majorité, se fera en trois étapes, en créant de nouvelles connexions ou en rouvrant des lignes ayant été fermées : c'est le cas de la Palombe bleue.

La première de ces trois étapes consiste à pérenniser les deux lignes actuelles, Paris-Cerbère et Paris-Briançon : soixante et onze voitures ont été rénovées à cet effet, pour un coût de 44 millions d'euros entièrement assumé par l'État. Elles seront livrées entre 2021 et 2023. La deuxième étape consiste à rouvrir deux liaisons, d'une part entre Paris et Nice – M. le Premier ministre l'a inaugurée fin mai –, d'autre part entre Paris et Tarbes – elle sera ouverte dès la fin de l'année 2021, avec un prolongement jusqu'à Hendaye en haute saison. Dans le cadre de France relance, un financement de 100 millions d'euros permettra de rénover les voitures nécessaires et les équipements en gare. Troisième étape, enfin : de nouvelles lignes ouvriront d'ici à 2030. Un rapport remis au Parlement fin mai permet d'éclairer le champ des possibles, d'identifier les réalisations envisageables et d'engager des échanges avec les opérateurs et les élus – cette démarche devant, bien évidemment, être menée dans la concertation. Concernant plus spécifiquement la desserte des Hautes-Pyrénées et des Pyrénées-Atlantiques, une liaison *via* Toulouse est prévue dans un premier temps, les voitures disponibles étant malheureusement en nombre insuffisant pour rouvrir à court terme un itinéraire *via* Bordeaux. Le rapport expose toutefois l'intérêt, à moyen terme, d'un retour de l'axe atlantique et du transit par Bordeaux.

Les modalités de fonctionnement des lignes évoquées dans le rapport remis au Parlement ne constituent que des propositions du Gouvernement – je vous renvoie, en cela, à la loi d'orientation des mobilités. Elles seront débattues avec le Parlement et les élus, puis soumises à des études approfondies visant à en définir les paramètres et à intégrer les points de vigilance que vous avez cités. Le rapport rappelle que la fréquentation de certaines lignes, comme celle de la Palombe bleue, est soumise à une forte saisonnalité : le maintien d'une desserte fine entraînerait alors un lourd déficit. Il est plutôt préconisé une desserte différenciée entre la haute et la basse saison, pour s'adapter au niveau de fréquentation observé. Soyez assurée, madame la députée, que ces modalités pourront évoluer à l'issue du retour d'expérience de la première étape de réouverture. Le débat reste donc ouvert.