



## 15ème législature

<b>Question N° : 882</b>	De <b>Mme Nadia Essayan</b> ( Mouvement Démocrate et apparentés - Cher )	<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> > Arrêt des trains de nuit à Vierzon	<b>Analyse</b> > Arrêt des trains de nuit à Vierzon.
Question publiée au JO le : <b>31/12/2019</b> Réponse publiée au JO le : <b>08/01/2020</b> page : <b>32</b>		

### Texte de la question

Mme Nadia Essayan interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur les trains de nuit. Vierzon - ville de Mme la députée -, est située à 183 km de Paris. En train, elle est à 1h31 de la capitale, et de nombreux passagers y vont tous les jours pour travailler. Cependant, il a été constaté que les dessertes du soir avaient diminué, obligeant les voyageurs à quitter Paris au plus tard à 19h41, donc leur lieu de travail au plus tard à 19 heures. De même, le matin, le premier train n'arrive à Paris qu'à 8h16. Des arrêts de train de nuit ont été supprimés, il y a au moins deux ans, et il serait bon, selon de nombreux vierzonnais, de les rétablir. Ces arrêts offrent une meilleure desserte et améliorent l'attractivité du Cher, notamment pour les cadres parisiens désireux d'installer leur famille dans une ville moyenne de la province proche. De quoi s'agit-il exactement ? Du train de nuit 3731 Paris-Toulouse, qui part de Paris à 22h05 et s'arrêtait auparavant à Vierzon à 00h06, ainsi que du train de nuit 3730 Toulouse-Paris qui s'arrêtait à Vierzon à 4h05, et permettait de rejoindre la capitale à 6h57 pour des rendez-vous matinaux. Rétablir les arrêts ne coûterait pas plus cher puisque les trains passent de toute façon par Vierzon et que l'on peut accéder aux quais sans que la gare ne soit ouverte. Il suffit seulement qu'ils s'arrêtent à nouveau. Ces considérations horaires sont en réalité des éléments de facilitation pour ceux qui pourraient envisager d'emménager dans le Cher, alors qu'ils ont des attaches parisiennes, tant professionnelles que sociales ou culturelles. De même, cet élargissement des horaires permettrait aux berrichons de mettre plus en avant leur proximité avec Paris, et d'en profiter. Enfin, un dernier élément en faveur des liaisons desservies par les trains de nuit : avec la transition écologique, ces trains connaissent un regain d'intérêt, surtout auprès de populations qui souhaitent se déplacer de manière plus vertueuse et sans limite de bagages. Ainsi, des revendications se font jour en France pour rétablir les trains de nuit (dont le Perpignan-Paris), moins coûteux que les TGV et tout aussi efficaces. L'Autriche fait même renaître le train de nuit à travers l'Europe, un marché délaissé mais qui semble susciter à nouveau de l'intérêt avec la prise de conscience écologique. L'Allemagne est également dans cette perspective. Et les premiers résultats de fréquentation ne sont pas décevants. Ses questions sont donc les suivantes : serait-il favorable à un arrêt des trains de nuit à Vierzon pour permettre une meilleure liaison entre le Cher et la capitale ? Serait-il favorable à une révision de la politique ferroviaire en ce qui concerne les trains de nuit, dans une logique de développement durable et d'aménagement du territoire ? Par ailleurs, un projet de consolidation de la ligne Perpignan-Rungis (pour le transport des fruits et légumes) comporte la proposition de transporter aussi des passagers pour rentabiliser le trajet. Elle lui demande s'il peut en dire plus.

### Texte de la réponse



## ARRÊT DES TRAINS DE NUIT À VIERZON

**M. le président.** La parole est à Mme Nadia Essayan, pour exposer sa question, n° 882, relative à l'arrêt des trains de nuit à Vierzon.

**Mme Nadia Essayan.** Tout d'abord, meilleurs vœux pour la nouvelle année !

**M. le président.** Merci !

**Mme Nadia Essayan.** Ma question s'adresse au secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports. Mais je ne doute pas qu'elle vous intéresse aussi, madame la secrétaire d'État, puisqu'elle touche à l'écologie.

Ma ville de Vierzon est située à 183 kilomètres de Paris. En train, elle est à une heure et trente et une minutes de la capitale, où beaucoup de ses habitants se rendent tous les jours pour travailler. Or nous avons constaté que le nombre de dessertes du soir avait diminué, obligeant les voyageurs à quitter Paris au plus tard à 19 heures 41, donc leur lieu de travail au plus tard à 19 heures. De même, le matin, le premier train n'arrive à Paris qu'à 8 heures 16.

Des arrêts de train de nuit ont été supprimés, il y a au moins deux ans ; il serait bon, selon de nombreux Vierzonnais, de les rétablir. Ces arrêts offrent en effet une meilleure desserte et améliorent l'attractivité du Cher, notamment pour les cadres parisiens désireux d'installer leur famille dans une ville moyenne de la province proche.

De quoi s'agit-il exactement ? Du train de nuit 3731 Paris-Toulouse, qui part de Paris à 22 heures 05 et s'arrêtait auparavant à Vierzon à 00 heure 06, ainsi que du train de nuit 3730 Toulouse-Paris, qui s'arrêtait à Vierzon à 4 heures 05, et permettait de rejoindre la capitale à 6 heures 57 pour des rendez-vous matinaux. Rétablir ces arrêts ne coûterait pas plus cher, puisque les trains passent de toute façon par Vierzon et que l'on peut accéder aux quais sans que la gare soit ouverte ; il suffit que les trains s'arrêtent à nouveau.

Ces considérations horaires visent à faciliter l'emménagement dans le Cher de ceux qui pourraient l'envisager tout en ayant des attaches parisiennes, tant professionnelles que sociales ou culturelles. Réciproquement, l'extension des horaires de desserte permettrait aux Berrichons de mettre davantage en avant leur proximité avec Paris et d'en profiter eux-mêmes.

Un dernier argument : avec la transition écologique, les trains de nuit bénéficient d'un regain d'intérêt, surtout parmi ceux qui souhaitent accéder à des transports plus vertueux et sans limite de bagages. Ainsi, des revendications se font jour en France pour rétablir les trains de nuit, dont le Perpignan-Paris, moins coûteux que les TGV et tout aussi efficaces. L'Autriche fait même renaître le train de nuit à travers l'Europe, un marché délaissé mais qui semble susciter à nouveau l'attention du fait de la prise de conscience écologique. L'Allemagne adopte également cette perspective. Et les premiers résultats de fréquentation ne sont pas décevants.

Madame la secrétaire d'État, seriez-vous favorable à ce que les trains de nuit s'arrêtent de nouveau à Vierzon afin d'améliorer la liaison entre le Cher et la capitale ? Seriez-vous par ailleurs favorable à une révision de la politique ferroviaire en ce qui concerne les trains de nuit, dans une logique de développement durable et d'aménagement du territoire ? Par ailleurs, dans le cadre d'un projet de consolidation de la ligne Perpignan-Rungis pour le transport des fruits et légumes, il a été proposé de transporter aussi des passagers pour rentabiliser le trajet ; pouvez-vous nous en dire plus ?

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire.



**Mme Brune Poirson**, *secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire*. Meilleurs vœux à vous également, madame la députée, pour l'année qui commence.

J'entends votre souci à la fois de mobilité du quotidien et de transition écologique : nous avons vraiment les mêmes préoccupations. Je vous remercie de proposer toute une série de pistes qui pourraient nous permettre d'aller de l'avant en trouvant des solutions très concrètes à certains des problèmes spécifiques à votre territoire, dont je sais combien vous avez à cœur de le défendre et combien vous le faites sans relâche.

Je vais vous répondre au nom du secrétaire d'État chargé des transports, retenu ailleurs, ce que vous comprendrez certainement, mais qui adhère entièrement à ce que je vais vous dire.

En septembre 2018, Élisabeth Borne, alors ministre chargée des transports, a annoncé la poursuite du conventionnement entre l'État et la SNCF concernant les deux lignes de train de nuit existantes, Paris-Briançon et Paris-Rodez-Latour-de-Carol, ainsi que la modernisation de leur matériel pour un montant d'environ 40 millions d'euros, financé par l'État.

Alors que l'itinéraire habituel du Paris-Rodez-Latour-de-Carol passe par Vierzon, des travaux de rénovation de l'infrastructure obligent à détourner ce train par Poitiers, et ce plus de six mois par an pendant plusieurs années. Le détournement varie selon les jours, car il dépend du programme des travaux. Il n'est donc pas possible de prévoir un arrêt régulier du train de nuit à Vierzon.

Plus généralement, votre interpellation soulève une question de fond : un train de nuit est-il approprié pour transporter des voyageurs qui se déplacent de jour ? Il y va du service offert et de la cohabitation dans des espaces communs entre des voyageurs aux attentes très différentes. Cette question sera abordée, parmi d'autres – dont certaines que vous avez soulevées –, dans le rapport que le Gouvernement doit remettre au Parlement d'ici au 30 juin prochain, conformément à la loi d'orientation des mobilités, concernant les conditions de développement des trains d'équilibre du territoire – TET –, notamment des trains de nuit. Je mesure l'attention qu'accorde le Parlement à ce dossier, le Sénat ayant organisé un débat spécifique sur le sujet en novembre dernier.

L'exemple de la société des chemins de fer fédéraux autrichiens, également tout à fait intéressant, devra faire partie intégrante des discussions ; je vous remercie de l'avoir cité.

Pour ma part, j'ai la conviction que le train de nuit peut constituer une offre de transport adaptée à certains besoins et à des enjeux essentiels en matière d'aménagement du territoire, mais aussi à des aspirations plus profondes des citoyens, notamment la lutte contre les émissions de CO<sub>2</sub>. Je vous sais gré de l'avoir souligné.