



16ème législature

Question N° : 1278	De Mme Sylvie Ferrer (La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Hautes-Pyrénées)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > Trains de nuit transversaux	Analyse > Trains de nuit transversaux.
Question publiée au JO le : 13/09/2022 Réponse publiée au JO le : 25/10/2022 page : 4936		

Texte de la question

Mme Sylvie Ferrer appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur le manque de trains longue distance sur les transversales, en particulier depuis le piémont pyrénéen. En 2022, avec la priorité longtemps donnée à la grande vitesse, les trains longue distance sont principalement orientés vers Paris. Pourtant 80 % des habitants de l'Hexagone résident hors Île-de-France. Ils ont bien évidemment besoin de d'effectuer des déplacements longue distance région-région. Il manque des trains de type « Intercités » de nuit et de jour pour relier les régions entre elles. De nombreux habitants des Pyrénées se réjouissent du retour des trains de nuit et de leur fréquentation élevée. Mais, pour l'instant, les trains de nuit ne mènent qu'à Paris. Leur champ de pertinence est à étendre : ils sont bien adaptés pour les liaisons transversales région-région. Par ailleurs, il semble que la géographie ferroviaire vue depuis Paris minimise les besoins des territoires excentrés : le rapport TET ne voit qu'une seule « transversale sud ». Pourtant, pour le sud de l'Hexagone, il existe plusieurs transversales. Pour une desserte optimale, il serait pertinent d'exploiter les trains de nuit en « X » (autrement appelé « quadriranche »), comme le font les chemins de fer publics autrichiens ÖBB et comme savait le faire jusqu'à récemment la SNCF. Il s'agit de desservir de nombreuses villes moyennes avec un seul train et de proposer pour chaque ville un grand nombre de destinations, les différentes branches se recombinaient en un point. Un train Hendaye / Bordeaux et Vintimille / Genève permettrait ainsi une bonne desserte des transversales sud. Des extensions ultérieures seraient même possibles, vers Turin ou Zürich d'un côté, Nantes et Saint-Sébastien de l'autre. Le « quadriranche sud » est d'autant plus nécessaire que, pour de beaucoup de ces trajets transversaux dans le sud de l'Hexagone, il est peu commode et long de faire un grand détour *via* Paris. Ainsi, la mise en œuvre du rapport TET pourrait être envisagée avec le maximum d'ambition en prévoyant d'ores et déjà d'aller plus loin, avec une extension du réseau des trains de nuit entre autres pour couvrir davantage de liaisons transversales. C'est pourquoi elle l'interroge sur la possibilité de relancer des trains « quadriranches », en particulier pour les transversales sud.

Texte de la réponse

Le Gouvernement est convaincu que le train de nuit peut constituer une offre de transport propre à répondre aux enjeux d'aménagement du territoire, en particulier en l'absence d'alternative attractive, et de transition écologique et sociale pour permettre les mobilités de longue distance. Un rapport sur le développement de nouvelles lignes de trains d'équilibre du territoire de jour comme de nuit, prévu par la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, a été remis au Parlement en mai 2021. C'est dans ce cadre qu'ont notamment été étudiées les conditions d'une relance des trains de nuit et dressées des perspectives crédibles de redynamisation. Un certain nombre de lignes de nuit ont été identifiées, tant radiales que transversales. Des relations transversales ont été identifiées en



particulier : une ligne qui pourrait relier Metz à Nice, Bordeaux et Barcelone d'une part, Genève à Barcelone et Nice d'autre part, une ligne qui pourrait relier Bordeaux à la Côte d'Azur et la vallée du Rhône, et enfin une ligne reliant la Bretagne aux Alpes. Le développement de ces lignes fait l'objet de travaux d'approfondissement en cours, en parallèle des réflexions confiées au Conseil d'orientation des infrastructures, qui doit remettre son rapport au Gouvernement d'ici la fin de l'automne.