



## 16ème législature

<b>Question N° : 1969</b>	<b>De M. Boris Vallaud</b> ( Socialistes et apparentés (membre de l'intergroupe NUPES) - Landes )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> > La palombe bleue	<b>Analyse</b> > La palombe bleue.
Question publiée au JO le : <b>04/10/2022</b> Réponse publiée au JO le : <b>22/11/2022</b> page : <b>5649</b>		

### Texte de la question

M. Boris Vallaud attire 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 sujet de l'avenir réservé aux trains de nuit et plus particulièrement du rétablissement de la liaison traditionnellement dénommée la « Palombe bleue ». Les trains de nuit sont des options de transport intéressantes, disposant d'un bilan carbone quinze fois moins important que celui de l'avion et proposant un coût unitaire par passager largement inférieur à celui de l'avion ou du TGV. Ils permettent d'allier vertus écologiques et valorisation du transport ferroviaire. Cependant, ils se doivent de répondre aux exigences de la clientèle par une offre de services, un confort minimum et une grille d'horaires stricte, respectant un départ en soirée et une arrivée matinale. Correctement employés sur un tracé pertinent, les trains de nuit représentent de véritables atouts pour la politique de mobilité nationale. Tel n'est cependant pas le cas, principalement pour le Pays basque, de la liaison de nuit rétablie entre Paris et Hendaye *via* Toulouse et Tarbes. Cette ligne Toulouse-Tarbes-Hendaye avait été supprimée en 2017 par l'État au motif que les trains de nuit étaient « vides et déficitaires ». Pourtant, ces allégations ont été partiellement démenties en 2019 par l'autorité de régulation des transports (ART) qui a reconnu que le taux d'occupation des trains de nuit en 2015 était supérieur à celui de la moyenne de l'activité « Intercités », avec 47 % et que la ligne Paris-Hendaye était l'une des plus performantes, avec un taux de 53 %. Dans le cadre du plan de relance pour redresser l'économie et bâtir « la France de demain », la SNCF a été dotée de 100 millions d'euros en faveur de la relance des trains de nuit Paris-Nice et Paris-Toulouse-Tarbes. Par cette demande de relance, l'autorité organisatrice de transport (AOT) a exclu la desserte du Sud-Landes et des Pyrénées-Atlantiques, ne la considérant qu'en période estivale. La « Palombe bleue » empruntait la ligne Paris-Bordeaux-Dax avec sept voitures vers Bayonne-Hendaye-Irun et six voitures en direction de Pau-Lourdes-Tarbes. Dès 2011, son itinéraire a été modifié *via* Toulouse et Tarbes, augmentant le temps de trajet et n'apportant plus les avantages d'un train de nuit. Cela s'illustre d'ailleurs dans la mise en place, uniquement pour la période estivale, d'un « train de nuit » entre Paris Austerlitz et Hendaye *via* Toulouse qui ne constitue pas une réponse appropriée aux « besoins » exprimés, avec une arrivée tardive à Hendaye (10 h 42). La volonté politique des acteurs locaux de rétablir la « Palombe bleue » sur son tracé originel s'inscrit dans la continuité du maillage territorial. Les Landes, le Béarn et le Pays basque ne sont pas de simples territoires touristiques, mais bien des pôles économiques diversifiés et à forte dynamique. Reprenant les propos du précédent ministre en charge des transports qui laissait entendre un intérêt pour « la réouverture rapide de la desserte des Pyrénées-Atlantiques et des Pyrénées-Orientales par l'axe Atlantiques » et que ce premier tracé retenu « n'exclut pas une desserte différente à l'avenir ». Aussi, il l'interroge sur sa position sur le sujet et les raisons précises qui ont conduit à privilégier jusqu'à présent le tracé *via* Limoges et Toulouse. En conséquence, il lui demande quelles sont les modalités de la consultation des acteurs locaux que le Gouvernement entend mener pour rétablir une liaison régulière par train de nuit à destination des Landes, des Pyrénées-Atlantiques et des Hautes-Pyrénées.



## Texte de la réponse

Le Gouvernement voit dans le train de nuit une offre de transport propre à répondre à des enjeux importants d'aménagement du territoire, notamment en l'absence d'alternative attractive, et de transition écologique pour effectuer de longues distances. C'est dans cette optique que deux lignes de nuit ont été relancées en France en 2021, dont la ligne Paris – Lourdes. Avant sa suppression en 2017, le train de nuit Paris – Hendaye empruntait un itinéraire passant par Toulouse et Tarbes, en raison de l'impossibilité de passer par l'axe Tours – Bordeaux durant la construction de la LGV Sud-Europe-Atlantique. Le train de nuit Paris – Lourdes remis en circulation en décembre 2021 conserve cet itinéraire par Toulouse. Un prolongement jusqu'à la côte basque est proposé durant la période estivale. Une desserte par Toulouse permet à la fois de desservir Lourdes, principale gare de la ligne (autant de trafic qu'à Tarbes) et de mutualiser jusqu'à Toulouse la desserte avec les autres branches du train de nuit, avec au total une meilleure performance. Une desserte quotidienne du Pays basque est étudiée dans le rapport sur le développement de l'offre de Trains d'équilibre du territoire (TET) remis au Parlement en application de la loi d'orientation des mobilités (LOM), avec un prolongement jusqu'à Saint-Sébastien, en utilisant la ligne nouvelle espagnole « Y basque » dont la mise en service est envisagée d'ici 2030. La mise en place d'une telle desserte sera évaluée dans le cadre des suites prochainement données à ce rapport.