



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>5895</b>	<b>De M. Nicolas Sansu ( Gauche démocrate et républicaine - NUPES - Cher )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Transports</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Transports</b>
<b>Rubrique &gt;transports ferroviaires</b>	<b>Tête d'analyse</b> >Redéploiement de la desserte des trains de nuit en gare de Vierzon	<b>Analyse &gt; Redéploiement de la desserte des trains de nuit en gare de Vierzon.</b>
Question publiée au JO le : <b>21/02/2023</b> Réponse publiée au JO le : <b>25/04/2023</b> page : <b>3901</b>		

### Texte de la question

M. Nicolas Sansu 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 la nécessité du redéploiement des dessertes SNCF de nuit en gare de Vierzon. En effet, du fait de sa position géographique, la commune de Vierzon ainsi que ses habitants subissent de manière importante la suppression des trains de nuit opérée en 2016. 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. Le redéploiement des dessertes de trains de nuit constitue un réel besoin concernant des trajets tels que : Paris Cerbere/Port Bou (train n° 3737 et 3738) ; Paris Rodez/Albi (train n° 3755 et 3754) ; Paris Lourdes (train n° 3741 et 3740) ; Paris Toulouse (train n° 3751 et 3750) ; Paris Latour de Carol (train n° 3971 et 3970). D'utilité sociale, économique et touristique, ces lignes représentent un moyen de transport écologique qui joue un rôle important en matière d'aménagement du territoire et de mobilité. Au vu de ces éléments, il l'interroge sur la possibilité du redéploiement de la desserte des trains de nuit en gare de Vierzon.

### Texte de la réponse

Le Gouvernement partage la conviction que le train de nuit peut constituer une offre de transport adaptée pour répondre à des enjeux forts d'aménagement du territoire et une offre écologique et sociale pour effectuer de longues distances. Deux nouvelles lignes de nuit conventionnées par l'Etat ont été mises en service en 2021, d'une part Paris-Nice le 20 mai et d'autre part Paris-Lourdes le 12 décembre. Il est également prévu de desservir Aurillac à partir de décembre 2023. Parallèlement, la rénovation du matériel de nuit a été engagée ainsi que l'amélioration de l'accueil dans plusieurs gares et l'adaptation des installations de service, pour un montant de 130 M€ dont 100 M€ financés par le plan France Relance. Toutefois, la circulation des trains de nuit desservant le Sud-Ouest sera fortement perturbée ces prochaines années par les travaux, d'une part de régénération et de modernisation de l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT), et d'autre part de construction des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) et au nord de Toulouse (AFNT). Ces travaux, réalisés souvent de nuit, se traduiront par des détournements d'itinéraires voire par des suppressions de jours de circulation des trains de nuit. Ainsi, à partir de 2024 et pour plusieurs années, le train Paris –Tarbes passera par Bordeaux et Dax, et le train Paris-Cerbère par Lyon et Montpellier. Ces trains ne passeront donc pas par Vierzon, et il pourrait en être de même pour d'autres trains de nuit circulant habituellement sur l'axe POLT. Si ces travaux affecteront fortement la circulation des trains de nuit pendant quelques années, ils sont cependant absolument nécessaires pour assurer la pérennité et le



développement du réseau ferré. Une réflexion sur le périmètre des lignes de nuit à terme et sur le volume de matériel à financer est intégrée dans les travaux du conseil d'orientation des infrastructures (COI). La programmation qui s'en suivra donnera une vision sur l'organisation des trains de nuit à l'issue de ces années de travaux. Les horaires et la politique d'arrêts des trains de nuit pourraient alors donner lieu à des adaptations.