

ASSEMBLÉE NATIONALE

2 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD502

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Lurton, M. Dive, M. Straumann, M. Hetzel, M. Abad,
Mme Bonnard, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Saddier, M. Verchère, M. Masson,
Mme Valentin, M. Bony, M. Leclerc et Mme Dalloz

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 1ER E, insérer l'article suivant:**

Le Gouvernement remet au Parlement, avant le 31 décembre 2020, un rapport sur l'opportunité du redéploiement des Intercités de nuit pour des liaisons transversales et radiales en France ainsi que pour les liaisons intra-européennes. Le rapport prend en compte le coût des externalités environnementales comparées entre les différentes mobilités longue distance en donnant un prix au carbone et il analyse les moyens d'inclure ces externalités par une fiscalité de type pollueur-payeur.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le réseau ferré classique sera progressivement régénéré au cours de la décennie 2020, et serait donc largement remis à neuf d'ici 2030. Et dès aujourd'hui les Intercités de nuit peuvent circuler sur certaines lignes. Dans tous les cas, le temps ferroviaire étant un temps long, il est idéal d'étudier sans attendre le déploiement d'un réseau national et européen d'Intercités de nuit à mettre en place progressivement.

L'État a accepté de financer deux trains de nuit là où il n'y a pas ou peu d'alternatives de mobilité longue-distance. Cependant deux trains de nuit ne suffisent pas, d'autant plus que la France est le plus grand pays de l'UE en superficie. Des territoires enclavés souffrent de désertification et d'un abandon territorial, aggravé par le démantèlement des trains de nuit. Il serait aujourd'hui pertinent d'étudier le lancement de trains de nuit pour de nouveaux territoires et en particulier pour les déplacements transversaux entre régions distantes.

Mme Élisabeth Borne a exprimé en septembre 2018 que « nous allons en finir avec l'addiction aux grands projets » et il existe désormais une priorité affichée pour la régénération du réseau ferroviaire. Investir pour les Intercités de nuit répond à ces objectifs. Cela présente l'avantage de ne pas nécessiter la construction de nouvelles infrastructures puisque celles-ci sont déjà en place. Promouvoir les Intercités de nuit c'est maximiser l'usage de notre patrimoine ferroviaire et le pérenniser.