

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

27 mai 2019

## LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

|              |  |
|--------------|--|
| Commission   |  |
| Gouvernement |  |

Retiré

**AMENDEMENT**

N ° 488

présenté par

Mme Bonnivard, Mme Poletti et M. Forissier

-----

**ARTICLE 1ER A**

Compléter l'alinéa 5 par les deux phrases suivantes :

« Le Gouvernement encourage l'usage du réseau ferré existant pour les déplacements intraeuropéens. Dans ce cadre, les opérateurs publics ferroviaires coopèrent avec les opérateurs ferroviaires européens pour la création et l'exploitation de nouvelles lignes de trains de nuit. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Actuellement la mobilité intra-européenne est principalement assurée par l'aviation, qui est la mobilité la plus énergivore et émettrice de GES par passager. L'Intercité de nuit est une solution de report modal sur le ferroviaire qui a été négligée voire dénigrée. Certains pays européens ont déjà montré son potentiel. Celui-ci reste à exploiter en France.

Rappelons qu'un voyage en train de jour de plus de 3 heures (soit 750 km en TGV) perd en attractivité. Pour comparaison le voyage de nuit, même à petite vitesse, permet des déplacements pendant notre sommeil, sans perte de temps sur des distances deux fois plus longues : de 800 à 1500 km. Le train de nuit est une activité particulièrement complexe, plusieurs opérateurs ferroviaires européens – dont la DB et ÖBB – ont analysé que le développement d'un réseau international ambitieux pourra se réaliser uniquement si les opérateurs ferroviaires nationaux des différents pays coopèrent.

En conséquence, l'Allemagne a déjà demandé à son opérateur public de coopérer avec les opérateurs étrangers pour les Intercités de nuit. L'État gagnera donc à fixer explicitement dans la feuille de route du groupe SNCF l'obligation de coopérer avec les opérateurs européens pour le développement des réseaux Intercités de nuit. C'est un beau projet pour rapprocher l'Europe tout en réduisant les impacts environnementaux des transports.