

ASSEMBLÉE NATIONALE

27 mai 2019

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

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

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° 707

présenté par

M. Grau

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

Compléter l'alinéa 41 par la phrase suivante :

« Par ailleurs, l'État demande à l'opérateur ferroviaire public de coopérer avec les opérateurs ferroviaires qui en feraient la demande, afin de développer des lignes de trains de nuit internationales. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Actuellement la mobilité intra-européenne est principalement assurée par l'aviation, qui est le mode de transport le plus énergivore et émetteur de GES par passager. Le train de nuit est une solution efficace 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 vitesse modérée, permet des déplacements pendant notre sommeil, sans perte de temps sur des distances deux fois plus longues : de 800 à 1 500 km. Par exemple, une liaison Paris-Berlin de 1 000 km constitue une distance idéale.

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 ne pourra se réaliser que 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 trains 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 trains de nuit. C'est un beau projet pour rapprocher l'Europe tout en réduisant les impacts environnementaux des transports.