

ASSEMBLÉE NATIONALE

27 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N° 716

présenté par

M. Guy Bricout, Mme Auconie, M. Demilly, M. Benoit, Mme Sage, M. Herth, M. Ledoux,
Mme Lemoine, M. Naegelen, M. Christophe et M. Zumkeller

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 pourtant 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 pourtant déjà démontré son potentiel. Celui-ci reste à exploiter en France.

Rappelons ainsi qu'un voyage en train de jour de plus de 3 heures (soit 750 km en TGV) perd en attractivité. En comparaison, le voyage de nuit, même à petite vitesse, permet des déplacements pendant le sommeil, sans perte de temps et sur des distances deux fois plus longues : de 800 à 1 500 km.

Le train de nuit est une activité particulièrement complexe. Plusieurs opérateurs ferroviaires européens - dont la DB et OBB - 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

le feuille de route du groupe SNCF l'obligation de coopérer avec les opérateurs européens pour le développement des réseaux Intercités de nuit.