

ASSEMBLÉE NATIONALE

26 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT**N ° CD330**

présenté par
M. Bony et M. Leclerc

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

Compléter l'alinéa 42 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

L'Intercité de nuit est une solution de report modal sur le ferroviaire qui a été négligée . Pourtant, 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.