

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

26 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° CD335

présenté par  
M. Bony et M. Leclerc

-----

**ARTICLE 1ER A****RAPPORT ANNEXÉ**

À la quatrième phrase de l'alinéa 42, substituer aux mots :

« nationales et intraeuropéennes »

les mots :

« transversales, radiales et intraeuropéennes ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Les trains de nuit présentent l'avantage de pouvoir relier les territoires distants les uns des autres par des liaisons « transversales », c'est-à-dire province-province. Les Lignes à Grande Vitesse (LGV) ont été construites surtout en étoile autour de Paris. Elles desservent donc principalement les liaisons « radiales ». Sur les transversales, les TGV offrent des temps de parcours particulièrement longs non seulement parce qu'il n'y a pas de lignes LGV de bout en bout, mais aussi parce que les distances peuvent dépasser 800 à 1300 km, ce qui même à grande vitesse prendrait plus de 3 à 6 heures.

Par ailleurs, pour ces transversales, ni l'avion ni le TGV ne permettent une bonne desserte des villes moyennes et territoires ruraux : ils offrent peu de fréquences et peu d'arrêts. L'avion fait du point à point, il dessert donc peu de villes. Pour être rapide, le TGV doit réaliser peu d'arrêts. En comparaison le train de nuit, parce qu'il n'est pas pressé, peut s'arrêter dans de nombreuses gares, donc desservir en profondeur les territoires.

Rappelons que 80 % de la population de l'Hexagone habite hors d'Ile-de-France et il y a une réelle demande, non satisfaite, sur ces liaisons transversales. Fait remarquable, en 2014, le train de nuit le plus fréquenté était le train transversal « quadritranche » Strasbourg/Luxembourg-Nice/Portbou.

La pertinence des trains de nuit transversaux gagnera donc à être mise en avant dans l'étude à venir. Cette action est par ailleurs favorable à la redynamisation des territoires ruraux.