

ASSEMBLÉE NATIONALE

6 septembre 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2206)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 744

présenté par

M. Sermier, Mme Lacroute, M. Straumann, M. de la Verpillière, Mme Genevard, M. Boucard,
Mme Poletti, M. Perrut, Mme Dalloz et M. Saddier

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

Le train de nuit est une solution efficace bas carbone trop longtemps négligée. 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. En comparaison le voyage de nuit, même à vitesse modérée, permet des déplacements pendant notre sommeil, donc sans perte de temps, sur des distances deux fois plus longues : de 600 à 1500 km. Par exemple, une liaison Paris-Berlin de 1000 km constitue une distance idéale.

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 des différents pays coopèrent. Selon la compagnie autrichienne ÖBB, « le train de nuit est un secteur particulier qui ne peut fonctionner qu'avec des coopérations transfrontalières fortes »¹. Ainsi, les trains de nuit opérés par ÖBB en dehors de l'Autriche sont tractés par des locomotives italiennes, allemandes ou suisses. La coopération est aussi cruciale pour la vente des billets : la Deutsche Bahn vend des billets pour les trains de nuit opérés par ÖBB², sans quoi ces trains de nuit circulant sur le réseau allemand ne pourraient être économiquement viables.

Cette coopération n'est pas spontanée. Elle est voulue par les pouvoirs publics : le 22 juin 2017 le Parlement allemand a demandé au Gouvernement d'agir pour redéployer les trains de nuit, en favorisant la coopération avec les opérateurs étrangers.³ Les Pays-Bas et la Suisse ont aussi demandé la coopération de ÖBB. De la même façon, la coopération s'est bien développée en Europe Centrale. Lors du lancement en décembre 2018 d'un nouveau train de nuit multibranche au départ de Berlin, M. Kurt Bauer, le manager des trains de nuit ÖBB, a déclaré que « ce projet est issu de la coopération avec les compagnies ferroviaires publiques de pas moins de cinq pays – l'Allemagne, la Pologne, la République tchèque, la Slovaquie et la Hongrie. »

A titre de comparaison, en Europe de l'Ouest la compétition pèse sur les trains de nuit. Le train de nuit Paris-Venise n'est pas vendu sur oui.sncf, et il a bien du mal à trouver l'équilibre économique. Le train de nuit est une activité complexe et fragile, qui a besoin d'une coopération entre opérateurs. Il serait idéal que la SNCF coopère pour vendre les billets des trains de nuit internationaux, ainsi que des offres combinant trains de nuit et trains de jour. Aussi, en cas de perte de correspondance, il est important que les compagnies coopèrent pour acheminer dans les plus brefs délais les passagers, comme le font les compagnies aériennes.

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.