

ASSEMBLÉE NATIONALE

9 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Tombé

AMENDEMENT

N° CD2013

présenté par

Mme Panot, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Coquerel, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud,
M. Larive, M. Mélenchon, Mme Obono, M. Prud'homme, M. Quatennens, M. Ratenon,
Mme Ressiguié, Mme Rubin, M. Ruffin et Mme Taurine

ARTICLE 1ER A

A l'alinéa 5, après le mot :

« ferroviaire, »,

insérer les mots :

« notamment le train de nuit y compris pour les liaisons intra-européennes, ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le train de nuit est reconnu à l'étranger pour son potentiel écologique et l'alternative qu'il représente par rapport au transport aérien. Une pétition pour leur redéploiement a déjà recueilli plus de 115 000 signatures ! Sur 164 millions de passagers aériens en France en 2017, 86 millions volent vers des destinations potentiellement atteignables en train de nuit dont 60 millions vers les destinations les plus proches. Pourtant, le train est 5 fois moins gourmand en énergie que l'avion et 50 fois moins émetteur de CO2. D'après une étude de l'ADEME (2015), la consommation énergétique par voyageur sur les distances nationales en grammes d'équivalent pétrole par voyageur au km.

A l'inverse de toute logique écologique, de nombreux trains de nuits ont été démantelés ces dernières années en France. Pourtant les trains de nuit peuvent répondre à des besoins non satisfaits actuellement, y compris par l'offre TGV, et constituent un moyen de désenclavement des territoires. Le train de nuit permet d'arriver tôt le matin à destination en évitant la fatigue d'un départ tôt en TGV ou en avion sur des trajets de plus de 750 km. Les dimensions de l'Hexagone sont en ce sens idéales pour les liaisons ferroviaires de nuit car beaucoup de trajets demandent de 5h à 10h de route. Les trains de nuit ont une forte capacité (jusqu'à 800 places), et ils affichent de bons taux de remplissage, souvent supérieurs aux intercitys de nuit. La « baisse de fréquentation » qui sert de prétexte au démantèlement provient d'abord d'une diminution du nombre de trains. L'Autriche et la Suède relancent les trains de nuit et ont montré qu'ils peuvent s'autofinancer. Le

« déficit supposé » des trains de nuit en France provient en premier lieu des nombreux dysfonctionnements (absence de promotion commerciale, trains invisibles à la vente, fréquentes annulations, etc).

Dès aujourd'hui certaines lignes sont aptes à recevoir à nouveau un trafic Inter-cités de nuit. Supprimer les niches fiscales polluantes accordées au transport routier permettraient de financer le redéploiement des trains de nuit à l'échelle intraeuropéenne. Un plan d'investissement de 1,5 Md€ sur 10 ans pour 15 lignes nationales et 15 lignes internationales nous permettrait de transporter 15 millions de voyageurs par an. Et d'épargner 1,5 million de tonnes de CO2 annuelles.