

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mai 2019

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

Non soutenu

AMENDEMENT

N° CD743

présenté par

M. Guy Bricout, Mme Auconie et M. Demilly

ARTICLE 1ER A

Compléter l'alinéa 3 par les deux phrases suivantes :

« Le Gouvernement encourage l'usage du réseau ferré existant pour les déplacements intra-européens. Dans ce cadre, les opérateurs publics ferroviaires coopèrent avec les opérateurs ferroviaires européens pour la création et l'exploitation de nouvelles lignes de trains de nuit. »

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'Etat 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.