



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Potentiel des trains intercités de nuit transversaux

Question écrite n° 11766

Texte de la question

M. Éric Alauzet attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le potentiel des trains intercités de nuits transversaux. Il faut d'abord saluer le Gouvernement pour la priorité accordée à la régénération du réseau ferroviaire classique. Les travaux du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) confirment que la construction de nouvelles LGV ne pourra se réaliser sur toutes les liaisons. Dans ces conditions, l'offre longue distance gagnera à redonner de l'importance aux trains intercités de jour et de nuit. Par ailleurs, les cercles de décision, souvent très centrés sur Paris, ont focalisé les investissements sur les lignes radiales. Pourtant, 81% des Français habitent hors Île-de-France et ils ont besoin de se déplacer dans toutes les directions. Lors des déplacements transversaux, les temps de trajets en train ont tendance à être longs. Par exemple, depuis Besançon, il faut presque 7 heures pour rejoindre Nice, Toulouse ou Brest et plus de 8 heures pour Pau ou Tarbes. Ce sont les meilleurs temps disponibles. Dans la pratique, les temps réels sont souvent supérieurs du fait des correspondances. De plus, Besançon et d'autres villes ou territoires n'ont pas d'aéroport. L'autocar est peu confortable pour des distances de 600 à 1 000 km. Il est lent, avec une vitesse moyenne autour de 75 km/h pour de telles distances. Le train de nuit serait donc idéal pour se rendre dans les villes éloignées. Besançon n'est donc pas un cas isolé et les villes moyennes éloignées sont, de fait, déconnectées les unes des autres, plus particulièrement vers le sud de l'Hexagone, plus montagneux et peu desservi en LGV. La SNCF estime que les liaisons transversales bénéficient de moins de voyageurs car les bassins de population y sont plus faibles. Et pourtant, les chiffres disponibles jusqu'en 2016 semblent montrer que les recettes et la fréquentation des trains de nuit transversaux sont au même niveau que les radiaux. Le train de nuit y prend une part de marché plus importante car il y a peu de dessertes aériennes ou LGV compétitives pour ces déplacements. Il a été avancé que les trains de nuit sont déficitaires. Mais le « déficit » provient en partie de la qualité insuffisante, voire mauvaise, de service. Point intrigant à relever : des opérateurs étrangers considèrent que le train de nuit peut s'autofinancer. Une réflexion de fond semble nécessaire. Aussi, il lui demande si le Gouvernement pourrait envisager une remise à plat de ce sujet et une étude comparative, incluant les externalités environnementales, des différents scénarios pour relier les villes moyennes éloignées entre elles, par l'aviation, le train de nuit ou la construction de LGV.

Texte de la réponse

La commission parlementaire « TET d'avenir » présidée par le député Philippe Duron a mis en évidence en 2015 les difficultés économiques du service des trains de nuit dont la fréquentation avait fortement diminué et dont le déficit d'exploitation pesait très lourdement dans le déficit global des trains d'équilibre du territoire (TET). Reprenant les conclusions de la commission, le Gouvernement précédent a fait le choix d'un recentrage de l'offre TET de nuit sur les lignes dont le caractère d'aménagement du territoire a été jugé essentiel au regard des populations qu'elles desservent et du manque ou de l'absence d'une offre de transport alternative : Paris–Rodez/Latour-de-Carol et Paris–Briançon. Ces deux lignes de nuit figurent ainsi dans la convention actuelle d'exploitation des TET entre 2016 et 2020. Les trains de nuit transversaux, notamment le quadriranche Strasbourg/Luxembourg–Cerbère/Nice, ont été supprimés à cette occasion. Lors de son déplacement en train

de nuit dans les Hautes-Alpes le 22 septembre dernier, la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, a réaffirmé que le train de nuit a un avenir car il constitue une bonne solution pour l'accessibilité des territoires et un atout pour le développement économique et touristique. L'État s'est ainsi engagé pour la pérennité des deux lignes de nuit existantes. Leur convention d'exploitation sera ainsi reconduite au-delà de 2020. En outre, grâce à un partenariat avec la région Occitanie, l'État a décidé de rouvrir la desserte de nuit jusqu'à Cerbère–Portbou en juillet 2017. La ministre chargée des transports a aussi annoncé que l'ensemble des voitures sera rénové pour assurer la robustesse et la sécurité des rames, mais également pour répondre à la demande légitime des voyageurs d'amélioration du confort. Cette rénovation permettra de remplacer les couchettes, d'installer des prises électriques, de rénover les sanitaires et d'équiper les voitures du Wifi. Ce sont plus de 30 M€ qui seront engagés par l'État. Le calendrier du processus industriel de rénovation est toujours à l'étude. Les livraisons devraient s'échelonner en 2021 et 2022. Le nombre de voitures qui sera rénové est adapté aux liaisons de nuit actuelles. Il ne serait pas suffisant pour ouvrir de nouveaux services de nuit ou rouvrir d'anciens. En effet, avec la fin d'une partie du service de nuit, les matériels roulant dont l'âge était très avancé n'ont pas fait l'objet de révision technique afin de prolonger leur durée de vie et ont donc été radiés. Il faudrait alors acquérir ou louer de nouveaux matériels, ce qui représente de lourds investissements et des coûts difficilement compatibles avec le budget alloué à ces trains. Toutefois, grâce à l'ouverture prochaine du marché du transport ferroviaire de voyageurs, les opérateurs auront la liberté de concevoir et d'offrir des services, notamment de nuit, qu'ils jugent pertinents. Les services du ministère des transports vont sensibiliser l'ensemble des opérateurs potentiels à l'intérêt de mettre en place de tels services.

Données clés

Auteur : [M. Éric Alauzet](#)

Circonscription : Doubs (2^e circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 11766

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [14 août 2018](#), page 7264

Réponse publiée au JO le : [28 mai 2019](#), page 5030