



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Sud-ouest - Développement des Intercités de nuit

Question écrite n° 19283

Texte de la question

M. David Habib attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le manque de dessertes Intercités de nuit (ICN) pour les villes du sud de l'Hexagone telles qu'Hendaye, Bayonne, Pau ou Tarbes. Cette proposition répond à un « appel à la manifestation d'intérêt (AMI) [où] les collectivités territoriales ont elles aussi été invitées à participer à cet appel à manifestation d'intérêt en proposant un financement de ces lignes [...] Aucun opérateur ou aucune collectivité ne se sont portés candidats. Le Gouvernement reste cependant toujours à l'écoute de toute offre de reprise. » [réponse à la question 5253 de Mme Lasserre-David (*Journal officiel* du 14 août 2018)]. Les collectivités locales et les régions pourraient effectivement se montrer intéressées par cette mobilité d'avenir, qui est une des rares mobilités longue distance peu énergivores et peu émettrices de CO2 pouvant être rapidement mise en œuvre. C'est également une mobilité qui permet une desserte fine des villes moyennes et des territoires ruraux, qui souffrent de plus en plus d'être oubliés par la grande vitesse. Cependant, les collectivités locales ne peuvent émettre de propositions sans connaître ni les coûts ni être sûrs de la qualité de service. Mme la ministre a par ailleurs indiqué concernant les ICN que « SNCF Mobilités n'[a] pas réellement démontré sa capacité, voire peut-être sa volonté » (à l'Assemblée Nationale, le 11 avril 2018). La comptabilité de la SNCF est du reste réputée obscure et il existe une zone d'ombre importante sur le montant réel des besoins de subventions. À l'étranger, certains trains de nuit génèrent des bénéfices. En France, la SNCF demande près de 10 millions d'euros de subventions par ligne. Dans ces conditions, afin d'éclairer les collectivités locales qui n'ont ni les compétences, ni la capacité de négociation pour construire une offre avec les opérateurs ferrés, le ministère des transports pourra-t-il en premier lieu s'assurer de la bonne volonté de l'opérateur public SNCF d'offrir un service de qualité, et deuxième point, de solliciter cet opérateur pour connaître les réels besoins de subventions pour la mise en service d'une desserte IDN Paris-Tarbes-Irun ? Parmi les diverses solutions possibles, il en existe un schéma de circulation qui permettrait démutualiser les coûts et d'optimiser les horaires : dédoubler l'ICN actuel vers l'Occitanie en faisant circuler séparément un ICN Toulouse-Rodez qui ainsi pourra arriver vers 7 heures à Toulouse (l'arrivée actuelle à 6 heures est trop tôt pour la plupart des voyageurs). Un deuxième ICN Paris-Latour Carol-Portbou pourra accueillir une branche supplémentaire vers Tarbes-Irun. Les horaires gagneront là aussi en attractivité pour Portbou et Latour Carol (actuellement, l'arrivée y est trop tardive). Aussi, pour toutes ces raisons, il lui demande de bien vouloir lui faire savoir quelles mesures elle compte prendre pour chiffrer cette solution, afin que les collectivités locales et les régions puissent se positionner.

Texte de la réponse

Le Gouvernement partage la conviction que le train de nuit peut constituer une offre de transport utile pour répondre à des enjeux forts d'aménagement du territoire, du fait notamment de l'absence d'alternative, et une offre écologique et sociale pour effectuer de longues distances. Elle est aujourd'hui trop réduite en France avec seulement cinq dessertes, dont trois internationales et deux conventionnées par l'État. Les préoccupations de la société, en particulier environnementales, modifient le contexte qui a prévalu jusqu'à présent et qui a conduit à la quasi-disparition des trains de nuit en France. Dans ce nouveau contexte, le Gouvernement est décidé à agir.

Cela se matérialise tout d'abord par l'engagement à maintenir, malgré des difficultés d'exploitation, les deux lignes Paris-Briançon et Paris-Rodez/Toulouse-Latour-de-Carol/Cerbère qui ne bénéficient pas d'offres alternatives, et à rénover leur matériel pour un montant d'environ 44 millions d'euros financé par l'État. Le Gouvernement s'est engagé à poursuivre le conventionnement de ces deux lignes au-delà de l'échéance de la convention d'exploitation actuelle signée entre l'État et la SNCF. Ensuite, le Gouvernement s'est engagé à ouvrir deux nouvelles branches, grâce au plan de relance : Paris-Nice (en 2021) et Paris-Tarbes (en 2022). L'objectif est de pouvoir rapidement étendre cette dernière connexion vers Hendaye, afin de desservir les Pyrénées-Atlantiques. Des réflexions sur un maillage plus dense du territoire sont aussi menées. À ce titre, la loi d'orientation des mobilités prévoit la remise d'un rapport au Parlement devant présenter les conditions d'amélioration de l'offre de trains de nuit en France et la définition de corridors essentiels. Il sera transmis à la représentation nationale début 2021. Par ailleurs, plusieurs sociétés de transport ferroviaire se sont engagées à développer pas moins de 6 nouvelles liaisons européennes d'ici fin 2024 dont un Paris-Vienne d'ici fin 2021 ou un Paris-Berlin à horizon fin 2023.

Données clés

Auteur : [M. David Habib](#)

Circonscription : Pyrénées-Atlantiques (3^e circonscription) - Socialistes et apparentés

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 19283

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [30 avril 2019](#), page 4033

Réponse publiée au JO le : [9 mars 2021](#), page 2112