

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

23 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Commission	
Gouvernement	

**AMENDEMENT**

N ° II-486

présenté par

Mme Arrighi, M. Bayou, Mme Belluco, M. Ben Cheikh, Mme Chatelain, M. Fournier, Mme Garin, M. Iordanoff, M. Julien-Laferrière, Mme Laernoës, M. Lucas, Mme Pasquini, M. Peytavie, Mme Pochon, M. Raux, Mme Regol, Mme Rousseau, Mme Sas, Mme Sebaihi, M. Taché, Mme Taillé-Polian et M. Thierry

-----

**ARTICLE 35****ÉTAT B****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

(en euros)

Programmes	+	-
Infrastructures et services de transports	0	0
Affaires maritimes, pêche et aquaculture	0	0
Paysages, eau et biodiversité	0	0
Expertise, information géographique et météorologie	0	0
Prévention des risques	0	0
Énergie, climat et après-mines	0	300 000 000
Service public de l'énergie	0	0
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	0	0
Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires	0	0
Financement du parc de matériel roulant de nuit pour une relance progressive et efficace du réseau de trains de nuit en France et vers l'Europe ( <i>ligne nouvelle</i> )	300 000 000	0
<b>TOTAUX</b>	300 000 000	300 000 000
<b>SOLDE</b>	0	

### EXPOSÉ SOMMAIRE

Après une longue période de réduction continue de l'offre de train de nuit, la France a décidé de remettre en circulation deux lignes de nuit (Paris - Nice et Paris - Tarbes), en engageant des moyens pour le matériel roulant et pour l'adaptation des installations (accueil des voyageurs en gare, maintenance, infrastructure, etc.). Plusieurs pays en Europe promeuvent déjà un redéveloppement de l'offre de transport en train de nuit (Autriche, Royaume-Uni, Suède, Norvège, Suisse).

Pour assurer une relance totale du train de nuit qui répond aux attentes, l'étude de la DGITM portant sur le développement de nouvelles lignes de trains d'équilibre du territoire et publiée en mai 2021 précise que le besoin total de parc est estimé pour l'ensemble des lignes étudiées à 600 voitures (183 voitures de places assises y compris espaces services et PMR, 239 voitures couchettes, 156 voitures-lits et 16 voitures-restaurants soit 594 voitures au total, chiffre arrondi à 600 voitures).

Selon le même rapport, l'offre de transport dans le cadre de ce réseau de trains de nuit serait à même d'améliorer fortement la connectivité du territoire. Les voyageurs attendus dans les trains de nuit se reporteront majoritairement de l'avion et de la voiture. Le report modal vers le train nuit

---

permettra de diminuer de 95 % les émissions de CO2 liées à ces déplacements. Sur la base des prévisions de trafic réalisées, la mise en œuvre du réseau de trains de nuit envisagé permettrait une économie de 0,2 à 0,3 million de tonnes de CO2 par an, aux conditions d'émission actuelles.

Face aux éléments énumérés ci-dessus, cet amendement propose donc d'investir 1,5 milliards d'euros sur 5 ans, soit un investissement de 300 millions d'euros par année à partir de 2024 afin de construire un parc de matériel roulant de nuit et de déployer à horizon 2030 un véritable réseau de trains de nuit en France et vers l'Europe. La construction de matériel neuf permettra en outre d'enfin offrir une accessibilité PMR et une amélioration du service en proposant une variété de comforts allant des sièges inclinables à petits prix et des couchettes jusqu'aux cabines privatives avec douche capables de séduire aussi la classe affaire. Considérant qu'un délai raisonnable de 4 à 8 années est à prévoir entre la commande du matériel et sa livraison, la mise en service du réseau des trains de nuit à horizon 2030 nécessite d'investir dès à présent dans l'acquisition du nouveau matériel roulant.

L'amendement procède donc :

- D'une part, à une hausse de 300 millions d'euros en AE et en CP sur le nouveau programme « Financement du parc de matériel roulant de nuit pour une relance progressive et efficace du réseau de trains de nuit en France et vers l'Europe ».
- Ce financement est assuré par une baisse du même montant en AE et CP des crédits de *l'action 03 – Aides à l'acquisition de véhicules propres* du programme 174 « Énergie, climat et après-mines ».

Cette baisse vise uniquement à respecter les règles de recevabilité et les auteurs de cet amendement n'ont aucune intention de baisser les crédits de cette action et souhaitent que le Gouvernement lève le gage.