



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Tracé du train de nuit sud-ouest Palombe bleue

Question écrite n° 1277

Texte de la question

M. David Habib attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur l'avenir réservé aux trains de nuit et plus particulièrement sur la liaison dite de la « Palombe bleue ». Rétablie cet été, *via* Toulouse et Tarbes, cette ligne avait été supprimée en 2017. Il faut rappeler d'abord que la « Palombe bleue » empruntait jusqu'en 2010 la ligne Paris-Bordeaux-Dax avec sept voitures vers Bayonne-Hendaye-Irun et six voitures en direction de Pau-Lourdes-Tarbes. Dès 2011, son itinéraire a été modifié *via* Toulouse et Tarbes, augmentant le temps de trajet et n'apportant plus les avantages d'un train de nuit. À ce jour, uniquement pour la période estivale, un « train de nuit » circule entre Paris Austerlitz et Hendaye, *via* Toulouse. Force est de constater qu'il ne constitue pas une réponse appropriée aux besoins des voyageurs de nuit, avec une arrivée tardive à Hendaye (10 h 42). Si, dans le cadre du plan de relance, la SNCF a été dotée de 100 millions d'euros en faveur de la relance des trains de nuit Paris-Nice et Paris-Toulouse-Tarbes, l'autorité organisatrice de transport (AOT) a cependant exclu la desserte du sud-Landes et des Pyrénées-Atlantiques, ne la considérant qu'en période estivale. Le succès de la « Palombe bleue » reposait pourtant sur son itinéraire historique qui permettait à ses usagers d'arriver suffisamment tôt à destination pour bénéficier d'une journée sur place et d'éviter de renchérir le coût du déplacement par l'obligation d'un hébergement ; ce tracé et ces horaires favorisaient, plus particulièrement au Pays basque, une bonne connexion avec le réseau ferré espagnol. Il convient de noter enfin que l'Autorité de régulation des transports (ART) observait en 2019 que le taux d'occupation des trains de nuit, pour l'année 2015, était supérieur à celui de la moyenne des « Intercités », avec un taux de 47 %. L'ART relevait même un taux d'occupation de 53 % pour la ligne Paris-Hendaye. Aussi, les acteurs locaux demandent aujourd'hui le rétablissement du tracé originel de la « Palombe bleue » et ce dans la continuité du maillage territorial des Landes, du Béarn et du Pays basque. Ces derniers ne sont pas de simples territoires touristiques et doivent être considérés pour ce qu'ils sont, des pôles économiques diversifiés et à forte dynamique. Par ailleurs, le précédent ministre en charge des transports indiquait lui-même porter un intérêt pour « la réouverture rapide de la desserte des Pyrénées-Atlantiques et des Pyrénées-Orientales par l'axe Atlantique ». Par conséquent, M. le député demande à M. le ministre quelles sont les raisons qui ont conduit à privilégier un tracé *via* Limoges et Toulouse pour la « Palombe bleue ». Considérant en outre la demande forte des acteurs locaux et des voyageurs, il souhaiterait connaître sa position quant à la mise en place d'une ligne régulière de train de nuit à destination des Landes, des Pyrénées-Atlantiques et des Hautes-Pyrénées.

Texte de la réponse

Le Gouvernement voit dans le train de nuit une offre de transport propre à répondre à des enjeux importants d'aménagement du territoire, notamment en l'absence d'alternative attractive, et de transition écologique pour effectuer de longues distances. C'est dans cette optique que deux lignes de nuit ont été relancées en France en 2021, dont la ligne Paris – Lourdes. Avant sa suppression en 2017, le train de nuit Paris – Hendaye empruntait un itinéraire passant par Toulouse et Tarbes, en raison de l'impossibilité de passer par l'axe Tours – Bordeaux durant la construction de la LGV Sud-Europe-Atlantique. Le train de nuit Paris – Lourdes remis en circulation en

décembre 2021 conserve cet itinéraire par Toulouse. Un prolongement jusqu'à la côte basque est proposé durant la période estivale. Une desserte par Toulouse permet à la fois de desservir Lourdes, principale gare de la ligne (autant de trafic qu'à Tarbes) et de mutualiser jusqu'à Toulouse la desserte avec les autres branches du train de nuit, avec au total une meilleure performance. Une desserte quotidienne du Pays basque est étudiée dans le rapport sur le développement de l'offre de Trains d'équilibre du territoire (TET) remis au Parlement en application de la loi d'orientation des mobilités (LOM), avec un prolongement jusqu'à Saint-Sébastien, en utilisant la ligne nouvelle espagnole « Y basque » dont la mise en service est envisagée d'ici 2030. La mise en place d'une telle desserte sera évaluée dans le cadre des suites prochainement données à ce rapport.

Données clés

Auteur : [M. David Habib](#)

Circonscription : Pyrénées-Atlantiques (3^e circonscription) - Non inscrit

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 1277

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [13 septembre 2022](#), page 4028

Réponse publiée au JO le : [22 novembre 2022](#), page 5649