



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Développement du train de nuit

Question écrite n° 2631

Texte de la question

M. Inaki Echaniz interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur le renouvellement du parc de trains de nuit et les suites données au rapport sur les trains d'équilibre du territoire (TET) qui proposait d'investir 1,5 milliard d'euros pour déployer à horizon 2030 un véritable réseau de trains de nuit en France. Dans son rapport sur les trains d'équilibre du territoire (TET) publié en mai 2021, la direction générale des infrastructures et de la mer (DGITM) recommande de constituer un réseau de trains de nuit d'une vingtaine de lignes nationales. Selon le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) de mars 2022, il s'agit d'un projet pertinent en termes socio-économiques et cohérent avec les objectifs du Gouvernement en matière d'aménagement du territoire et de verdissement des mobilités et avec les aspirations d'une part croissante de la population, en particulier la jeunesse, quant à ses choix modaux de déplacement. En effet, la DGITM estime qu'il est possible de diminuer de 95 % les émissions de CO2 grâce au report modal vers le train de nuit, soit une économie de 0,2 à 0,3 millions de tonnes de CO2 par an. Si l'on raisonne en matière de coût moyen de la tonne de CO2 évitée, la création du réseau de trains de nuit proposé par la DGITM conduirait à une valorisation comprise entre 83 euros/tonne et 250 euros/tonne (coût compris entre - 50 et - 25 millions d'euros pour 0,2 à 0,3 millions de tonnes de CO2 évitées par an). Un récent rapport de France Stratégie (juin 2021) estime que remplacer la voiture thermique par la voiture électrique revient à faire payer par la collectivité entre de 200 à 300 euros la tonne de CO2 évitée. Pour le climat, investir dans les trains de nuit serait donc sensiblement plus rentable qu'investir dans le véhicule électrique. Si l'on raisonne maintenant en matière de coût marginal, selon le COI, « il serait possible pour l'État de proposer beaucoup plus de dessertes de nuit qu'aujourd'hui pour un soutien financier du même ordre de grandeur voire inférieur (aujourd'hui, le coût pour l'État pour les dessertes en place, en nombre beaucoup plus réduit, est de près de 60 millions d'euros par an) ». La constitution d'un véritable réseau de trains de nuit contribuerait donc à la réduction de gaz à effet de serre et ce à moindre coût pour la collectivité. Le développement de ce moyen de transport permettrait aussi de proposer une offre de transport diversifiée et abordable afin de desservir de nombreux territoires éloignés des grands centres. Au regard des débats nombreux sur le sujet, notamment à l'occasion de la loi d'orientation des mobilités, de l'engagement du Gouvernement et des rapports sur l'intérêt de développer le train de nuit, il lui demande des précisions sur la mise en place d'une offre de train de nuit ambitieuse sur tout le territoire.

Texte de la réponse

Le Gouvernement partage la conviction que le train de nuit peut constituer une offre de transport propre à 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. Le 22 septembre 2018 à Gap, la Première ministre, alors ministre chargée des transports, a annoncé d'une part le maintien des 2 lignes de nuit alors en service, et d'autre part la rénovation du matériel roulant. Depuis, la rénovation du matériel roulant de nuit a été engagée ainsi que l'amélioration de l'accueil dans plusieurs gares et l'adaptation des installations de service, pour un montant de 130 M€ dont 100 M€ dans le cadre de France Relance. Ce processus industriel est en cours

dans les ateliers industriels de SNCF Voyageurs de Périgueux et de Tergnier. Deux nouvelles lignes de nuit conventionnées par l'État ont par ailleurs été mises en service en 2021 : Paris-Nice le 20 mai et Paris-Lourdes le 12 décembre, celle-ci étant prolongée jusqu'à Hendaye en juillet et en août. Il est en outre prévu une liaison de nuit Paris-Aurillac à partir de décembre 2023. La réflexion sur le périmètre des lignes de nuit à terme et sur le volume de matériel à financer est intégrée dans les travaux du conseil d'orientation des infrastructures (COI) qui doit remettre très prochainement son rapport au Gouvernement. Celui-ci servira aux débats sur la programmation qui s'en suivront.

Données clés

Auteur : [M. Inaki Echaniz](#)

Circonscription : Pyrénées-Atlantiques (4^e circonscription) - Socialistes et apparentés (membre de l'intergroupe NUPES)

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 2631

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [25 octobre 2022](#), page 4868

Réponse publiée au JO le : [20 décembre 2022](#), page 6555