

ASSEMBLÉE NATIONALE

18 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Adopté

AMENDEMENT

N ° II-CD86

présenté par

M. Dufau, M. Delautrette, M. Barusseau, M. Eskenazi, Mme Jourdan, M. Leseul, M. Fégné,
M. Roussel et les membres du groupe Socialistes et apparentés

ARTICLE 42**ÉTAT B****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

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

Programmes	+	-	<i>(en euros)</i>
Infrastructures et services de transports	150 000 000	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	0	
Service public de l'énergie	0	0	
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	0	150 000 000	
Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires	0	0	
Sûreté nucléaire et radioprotection	0	0	
TOTAUX	150 000 000	150 000 000	
SOLDE		0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du Groupe Socialistes et apparentés vise à investir 150 millions d'euros supplémentaires afin de reconstituer 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.

En 1980 la France bénéficiait d'un réseau de train de nuit particulièrement dense. A cette date, pas moins de 550 gares étaient desservies par un train de nuit en France, selon le décompte réalisé par Trains Directs. A l'heure de l'urgence climatique, ce réseau serait un atout formidable.

Ces lignes ont été progressivement délaissées, et en 2016, un coup de grâce est porté aux trains de nuit français : les subventions de 6 lignes sur 8 sont coupées, menant à leur fermeture. Pourtant, cette même année est créée la compagnie autrichienne de trains de nuit ÖBB Nightjet. Ces lignes connaissent encore un large succès et permettent un précieux maillage territorial en Europe centrale et de l'Est, lequel fait défaut en France. Il est par exemple possible de relier deux capitales comme Berlin et Budapest, mais aussi des villes d'échelle régionale au sein d'un même pays (par exemple Jelenia Góra à Gdynia en Pologne, reliant le Sud au Nord du pays), grâce aux trains de nuit. Un pays comme la France devrait pouvoir disposer de ces alternatives à l'avion ou la voiture, au lieu d'accuser un lourd retard par rapport à ses partenaires européens.

Dans son rapport sur les Trains d'Équilibre du Territoire (T.E.T) publié en mai 2021, la Direction Générale des infrastructures et de la Mer (DGITM) confirme qu'un modèle économique bénéficiaire est possible pour les trains de nuit à condition de créer un effet réseau suffisant en constituant un véritable réseau de trains de nuit. En effet, lorsque ces trains existaient encore largement, le coût voyageur/kilomètre pour les Intercités de nuit était inférieur à celui des Intercités de Jour, et même des TER. Leur taux d'occupation moyen rapporté au nombre de trajets totaux des trains de nuit était de 71 %, contre 67 % pour les TGV et 25 % pour les TER.

La DGITM évalue les besoins en matériel roulant à 600 voitures et 60 locomotives pour un investissement total de 1,5 milliards d'euros soit 150 millions d'euros d'investissement annuel pendant 10 ans. Considérant qu'un délai raisonnable de 5 à 7 années est à prévoir entre la commande du matériel et sa livraison, la mise en œuvre d'un tel réseau de trains de nuit à horizon 2030 nécessite d'investir dès à présent dans l'acquisition de ce nouveau matériel roulant.

Cet investissement doit permettre de structurer en France une nouvelle filière industrielle de construction de matériel roulant. Il doit aussi permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports. Il est temps d'engager une politique d'investissement ambitieuse pour relancer durablement le train de nuit dans notre pays.

Afin d'assurer sa recevabilité, l'amendement ponctionne 150 millions d'euros de l'action 7 « pilotage, support, audit et évaluation » du programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables » et abonde à hauteur de 150 millions d'euros l'action 41 « Ferroviaire » du programme 203 « Infrastructures et services de transports ».

Le but de notre groupe n'est pas de diminuer le soutien à la conduite et au pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables mais les règles de recevabilité budgétaire obligent à ce gage. En conséquence, nous demandons au Gouvernement de lever le gage.