

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 juin 2026

-CADRE RELATIF AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS - (N° 2740)

Tombé

N° CD190

AMENDEMENT

présenté par

Mme Stambach-Terrenoir, Mme Abomangoli, M. Alexandre, M. Amard, Mme Amiot, Mme Amrani, M. Arenas, M. Arnault, Mme Belouassa-Cherifi, Mme Bentorki, M. Bernalicis, M. Bex, M. Bilongo, M. Bompard, M. Boumertit, M. Boyard, M. Cadalen, M. Caron, M. Carrière, Mme Cathala, M. Cernon, Mme Chikirou, M. Clouet, M. Coquerel, M. Coulomme, M. Delogu, M. Diouara, Mme Dufour, Mme Erodi, Mme Feld, M. Fernandes, Mme Ferrer, M. Gaillard, Mme Guetté, Mme Hamdane, Mme Hignet, M. Kerbrat, M. Lachaud, M. Lahmar, M. Laisney, M. Le Coq, M. Le Gall, Mme Leboucher, M. Legavre, Mme Legrain, Mme Lejeune, Mme Lepvraud, M. Léaument, Mme Élisabeth Martin, M. Maudet, Mme Maximi, Mme Mesmeur, Mme Manon Meunier, M. Nilor, Mme Nosbé, Mme Obono, Mme Oziol, Mme Panot, M. Pilato, M. Piquemal, M. Portes, M. Prud'homme, M. Ratenon, M. Saint-Martin, M. Saintoul, Mme Soudais, M. Aurélien Taché, Mme Taurinya, M. Tavel, Mme Trouvé et M. Vannier

ARTICLE PREMIER

Compléter l'alinéa 3 par les mots :

« ainsi qu'au développement des services ferroviaires de nuit ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Par cet amendement, le groupe La France insoumise propose d'inscrire explicitement le développement des services ferroviaires de nuit parmi les priorités des investissements ferroviaires structurants prévus par les lois de programmation.

Les trains de nuit connaissent aujourd'hui un regain d'intérêt majeur, confirmant leur pertinence sociale, territoriale et environnementale. Selon les données du Réseau Action Climat, l'année 2024 a marqué un record avec plus de 1 million de passagers transportés en France, soit un niveau inédit depuis leur quasi-disparition progressive dans les années 2000. Cette dynamique s'accompagne toutefois d'une offre insuffisante : les trains de nuit affichent un taux de remplissage moyen de 76 %, dépassant 80 % sur certaines lignes structurantes comme Paris-Toulouse et Paris-Nice, traduisant une saturation de la capacité existante et une demande non satisfaite.

Cette tension sur l'offre conduit déjà à des reports vers des modes de transport plus émetteurs ou à des renoncements de déplacement. Elle est aggravée par les incertitudes pesant sur plusieurs liaisons internationales. Ainsi, plusieurs lignes ont fermé depuis décembre 2025, notamment les liaisons Vienne–Paris et Berlin–Paris, en raison du retrait des partenaires français et de l'arrêt des commandes publiques pour l'exploitation de ces lignes.

Sur le plan climatique, le train constitue l'un des modes de transport les plus efficaces. Selon les données de l'Agence européenne pour l'environnement, le transport ferroviaire émet en moyenne près de 20 fois moins de gaz à effet de serre par passager-kilomètre que le transport aérien, ce qui en fait un levier central de la stratégie de décarbonation des mobilités longues distances.

Malgré ce potentiel, le développement du train de nuit reste aujourd'hui contraint par un déficit de matériel roulant et une absence de cadre de planification dédié. Les analyses du Réseau Action Climat montrent qu'un changement d'échelle permettrait de transporter entre 3,6 et 5,8 millions de voyageurs par an selon les niveaux d'investissement, et d'éviter jusqu'à 800 000 tonnes de CO₂ dans les scénarios les plus ambitieux, grâce à la substitution de trajets aériens et routiers sur longues distances.

Dans ce contexte, l'intégration explicite des services ferroviaires de nuit dans la planification nationale des infrastructures est un incontournable dans la perspective d'enclencher la bifurcation écologique. Elle répond à un double impératif : la nécessité de renforcer une offre de mobilité bas carbone accessible et la cohérence des politiques publiques avec les objectifs climatiques nationaux et européens.

Cet amendement a été travaillé avec le collectif "La colère des sans trains".