



N° 1172

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 25 mars 2025.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à mettre en œuvre une stratégie de relance du train de nuit en France,

présentée par

Mme Marie-José ALLEMAND, M. Pouria AMIRSHAHI, Mme Farida AMRANI, Mme Clémentine AUTAIN, M. Joël AVIRAGNET, M. Fabrice BARUSSEAU, Mme Marie-Noëlle BATTISTEL, M. Laurent BAUMEL, M. Karim BENBRAHIM, M. Nicolas BONNET, M. Mickaël BOULOUX, M. Pierre-Yves CADALEN, Mme Colette CAPDEVIELLE, M. Vincent CAURE, M. Paul CHRISTOPHLE, M. Jean-François COULOMME, M. Pierrick COURBON, M. Alain DAVID, M. Arthur DELAPORTE, M. Stéphane DELAUTRETTE, Mme Fanny DOMBRE COSTE, M. Peio DUFAU, M. Inaki ECHANIZ, M. Romain ESKENAZI, M. Olivier FAURE, M. Denis FÉGNÉ, Mme Marie-Charlotte GARIN, M. Guillaume GAROT, Mme Océane GODARD, M. Julien GOKEL, Mme Pascale GOT, M. Emmanuel GRÉGOIRE, M. Jérôme GUEDJ, Mme Clémence GUETTÉ, M. Stéphane HABLOT, Mme Ayda HADIZADEH, Mme Florence HEROUIN-LÉAUTEY, Mme Céline HERVIEU, M. François HOLLANDE, M. Sacha HOULIÉ, Mme Chantal JOURDAN, Mme Marietta KARAMANLI, Mme Fatiha KELOUA HACHI, M. Abdelkader LAHMAR, M. Maxime LAISNEY, Mme Élise LÉBOUCHER, M. Gérard LESEUL, M. Laurent LHARDIT, M. Emmanuel MAUREL, M. Laurent MAZAURY, Mme Estelle MERCIER, Mme Sophie METTE, M. Paul MOLAC, M. Philippe NAILLET, Mme Sandrine NOSBÉ, M. Jacques OBERTI, Mme Sophie PANTEL,

M. Jérémie PATRIER-LEITUS, Mme Constance DE PÉLICHY, M. Marc PENA, Mme Anna PIC, Mme Christine PIRÈS BEAUNE, M. Christophe PLASSARD, Mme Marie POCHON, M. Dominique POTIER, M. Pierre PRIBETICH, M. Christophe PROENÇA, Mme Valérie ROSSI, Mme Claudia ROUAUX, M. Jean-Louis ROUMÉGAS, M. Aurélien ROUSSEAU, Mme Sandrine RUNEL, M. Sébastien SAINT-PASTEUR, Mme Isabelle SANTIAGO, M. Hervé SAULIGNAC, M. Arnaud SIMION, M. Thierry SOTHER, Mme Andrée TAURINYA, M. Matthias TAVEL, M. Boris TAVERNIER, Mme Céline THIÉBAULT-MARTINEZ, Mme Mélanie THOMIN, M. Boris VALLAUD, Mme Dominique VOYNET, M. Lionel VUIBERT,

députées et députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Presque délaissé au point qu'il n'en subsistait plus que deux lignes en 2020 (Paris-Briançon et Paris-Cerbère), le train de nuit connaît un renouveau spectaculaire.

À la suite du rapport d'étude sur le développement de nouvelles offres de trains d'équilibre du territoire (TET) transmis au Parlement en mai 2021 qui démontrait la pertinence de relancer un réseau de 25 lignes de trains de nuit, trois lignes de nuit ont été rouvertes : Paris-Nice et Paris-Lourdes en 2021, ainsi que Paris-Aurillac en 2023. Cette relance amorcée, bien qu'encore très parcellaire, est déjà un succès commercial. En 2024, près d'un million de personnes ont ainsi emprunté le train de nuit, soit deux fois plus qu'il y a 5 ans.

Le train de nuit comporte en effet de nombreux avantages. Il représente une solution écologique et économique pour effectuer de longues distances. Il est également une offre de transport utile pour répondre au désenclavement des territoires les plus éloignés des grands axes de circulation.

Afin d'être confirmée, la relance des trains de nuit doit désormais surmonter plusieurs défis.

Le premier d'entre eux est d'améliorer la qualité de service, notamment en accélérant le renouvellement du matériel roulant. Le matériel actuellement en circulation est en effet ancien, datant de plus de 45 ans, et ne répond plus aux attentes des usagers en matière de services, de confort et d'accessibilité. Or, l'attractivité du train de nuit semble directement corrélée à la qualité de l'offre proposée (aménagement et confort des rames, accessibilité à un espace douches dans chaque gare d'arrivée, etc.). Par ailleurs, la vétusté du matériel peut engendrer des retards très importants sur certaines lignes. Ainsi, la ligne Paris-Briançon connaît depuis plusieurs années des problèmes de ponctualité récurrents, avec un taux de retard moyen de plus de 50 %, ce qui constitue le taux de ponctualité le plus bas de France. Ceci est d'autant plus dommageable que la population est très attachée à cette ligne qui est essentielle tant pour l'accessibilité du territoire que pour son développement économique et touristique. Aussi l'investissement dans un matériel roulant de qualité constitue-t-il aujourd'hui le principal enjeu de la relance des trains de nuit en France.

La deuxième priorité est celle du financement. Or, malgré l'urgence et en dépit des engagements pris par les gouvernements successifs au cours des dernières années, force est de constater qu'aucun scénario crédible de relance des trains de nuit n'a encore été mis en œuvre à ce jour.

Si nous nous réjouissons que la relance des trains de nuit fasse aujourd'hui l'objet d'un consensus politique, nous déplorons que ce volontarisme n'ait toujours pas été traduit par des engagements budgétaires concrets. À titre d'exemple, les 800 millions d'euros annoncés en décembre 2021 pour renouveler le matériel, déjà jugés insuffisants par rapport aux montants nécessaires évalués par la DGITM (Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités), n'ont jamais été budgétés.

Début 2025, le Gouvernement s'est de nouveau engagé à lancer dans les semaines à venir un appel d'offres pour la commande de 180 voitures et 30 locomotives destinées à la modernisation des lignes existantes. Il est indispensable que cette nouvelle annonce soit cette fois mise en œuvre, au moyen d'engagements budgétaires concrets.

Au-delà, il apparaît indispensable que l'État puisse apporter de la visibilité à l'ensemble des acteurs, avec une stratégie de relance pluriannuelle, qui s'appuie sur un plan de financement ambitieux et précis.

Dans ce contexte, cette proposition vise à réaffirmer le soutien de l'Assemblée nationale au développement du train de nuit, comme enjeu écologique, économique et social. Elle invite à ce titre le Gouvernement à mettre en œuvre une véritable stratégie de relance du train de nuit, autour de deux axes : d'une part en menant à bien la modernisation indispensable du matériel roulant existant, d'autre part en procédant à une réflexion sur l'extension du réseau actuel (comme le Paris-Marvejols ou encore la relance des liaisons transversales Est-Ouest et Nord-Sud).

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

Article unique

L'Assemblée nationale,

Vu l'article 34-1 de la Constitution,

Vu l'article 136 du Règlement de l'Assemblée nationale,

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités,

Vu le rapport d'étude du développement de nouvelles lignes de trains d'équilibre du territoire remis au Parlement le 21 mai 2021,

Considérant que le train de nuit constitue une offre de transport utile pour répondre au désenclavement des territoires les plus éloignés des grands axes de circulation ;

Considérant que le train de nuit représente une solution écologique et sociale pour effectuer de longues distances ;

Considérant que le train de nuit représente un moyen de transport populaire, qui suscite l'attente des usagers, comme en témoigne la forte hausse de fréquentation observée au cours des dernières années ;

Considérant qu'une stratégie pluriannuelle et chiffrée est indispensable pour accompagner la relance des trains de nuit ;

Considérant que l'investissement dans un matériel roulant de qualité constitue l'un des principaux enjeux de la relance des trains de nuit ;

Considérant que le matériel actuellement en circulation est ancien et ne répond plus aux attentes des usagers en matière de services, de confort et d'accessibilité ;

Considérant qu'à ce jour, les investissements réalisés sur les lignes existantes sont insuffisants pour accompagner la demande croissante pour les déplacements en train de nuit ;

Constatant que les importants problèmes de ponctualité rencontrés sur certaines lignes de nuit, en particulier sur la ligne Paris-Briançon,

conduisent à dégrader la qualité de service et par conséquent l'attractivité du train de nuit ;

Invite le Gouvernement à mettre en œuvre une stratégie de relance des trains de nuit ;

Invite dans ce cadre le Gouvernement à planifier les investissements nécessaires au renouvellement du matériel des lignes existantes de train de nuit ;

Invite le Gouvernement à inscrire en loi de finances les engagements budgétaires nécessaires à la réalisation de ces investissements ;

Invite le Gouvernement à analyser les causes des retards constatés sur certaines lignes et à mettre en place, en lien avec la SNCF, un plan pour résorber ces problèmes de ponctualité ;

Invite le Gouvernement à mener une réflexion sur l'extension du réseau existant de trains de nuit.