



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport de voyageurs

Question orale n° 866

Texte de la question

M. Yves Censi attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur la pérennisation du système des trains de nuit qui semble s'enfoncer dans une impasse économique. Ce service, qui représente 3 % des trains Intercités, subit depuis 5 ans une baisse de 30 % de ses voyageurs. La forte augmentation des chantiers de rénovation des voies, entrepris essentiellement la nuit, a contraint la SNCF à une gestion aléatoire du trafic : des trains étaient programmés à la dernière minute, d'autres étaient suspendus pendant plusieurs mois, ce qui a poussé la clientèle à se détourner peu à peu des trains de nuit et à prendre d'autres habitudes plus sûres. Au final les trains de nuit ont totalisé un déficit d'exploitation de 100 millions d'euros en 2013. Le plan train d'équilibre des territoires mis en place en 2010, qui a permis notamment d'assurer la survie des trains de nuit, est arrivé à échéance le 31 décembre 2014. Pour le remplacer, une convention Intercités entre l'État et la SNCF est actuellement en cours de négociation. Face au risque que les trains de nuit ne fassent pas partie du périmètre de cette convention, il lui demande de bien vouloir lui apporter des précisions sur les financements envisagés pour assurer la pérennité d'un service public indispensable à la desserte de certaines régions, notamment l'Aveyron.

Texte de la réponse

PÉRENNISATION DU SERVICE DES TRAINS DE NUIT DE LA SNCF

M. le président. La parole est à M. Yves Censi, pour exposer sa question, n° 866, relative à la pérennisation du service des trains de nuit de la SNCF.

M. Yves Censi. Ma question porte sur la desserte de l'Aveyron par les trains de nuit. L'Aveyron, vous le savez, fait partie de ces territoires enclavés et difficiles d'accès. Les Aveyronnais, comme l'ensemble de nos concitoyens qui souhaitent se rendre à Rodez, doivent disposer de liaisons ferroviaires garantissant des échanges interrégionaux quotidiens ; le système des trains de nuit en est une composante essentielle.

Or, aujourd'hui, la pérennisation du système des trains de nuit semble s'enfoncer dans une impasse économique. Certes, les trains de nuit sont exploités par la SNCF, mais c'est l'État qui en est l'autorité organisatrice depuis 2011 et qui décide donc de la consistance de l'offre et des dessertes. Ce service, qui représente 3 % des trains Intercités, subit depuis cinq ans une baisse de 30 % du nombre de voyageurs. La forte augmentation des chantiers de rénovation des voies – entrepris essentiellement la nuit – a contraint la SNCF à une gestion aléatoire ou trafic : trains programmés à la dernière minute, d'autres suspendus pendant plusieurs mois, ce qui a poussé la clientèle à se détourner peu à peu des trains de nuit et à prendre d'autres habitudes, plus fiables.

Dès lors, le taux de remplissage a chuté de 37 % et le déficit d'exploitation a dépassé les 310 millions d'euros l'an dernier. Le matériel roulant utilisé pour les trains de nuit est à bout de souffle. La plupart des locomotives ont

35 ans d'âge et l'une des seules solutions mises en avant par l'État ces dernières années a été de proposer de les remplacer par de vieilles rames de TGV qui rouleraient sur le réseau des trains d'équilibre des territoires – les TET –, mais à vitesse normale.

La convention relative à l'exploitation des trains d'équilibre des territoires, signée en 2010, qui a permis notamment d'assurer la survie des trains de nuit, est arrivée à échéance le 31 décembre dernier. Vous avez reporté d'un an la signature du renouvellement de la convention entre l'État et la SNCF et, dans cet intervalle, vous avez mis en place une commission chargée de réfléchir à la cohérence des trains d'équilibre du territoire, qui doit rendre ses conclusions au mois de mai prochain.

Or, il semble que, dans le cadre de cette réflexion, l'avenir des trains de nuit soit plus que jamais incertain. Le risque est grand que les trains de nuit ne fassent pas partie du périmètre de la nouvelle convention entre l'État et la SNCF. La suppression de ce dispositif serait extrêmement préjudiciable à la desserte de certaines régions, notamment celle de l'Aveyron, et ne manquera pas d'avoir des conséquences particulièrement graves en termes de développement économique.

Aussi, monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous prendre l'engagement devant la représentation nationale que vous apporterez le financement nécessaire au maintien et à l'attractivité du dispositif des trains de nuit, notamment ceux qui desservent la gare de Rodez, dans l'Aveyron ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche. Monsieur le député, depuis la signature, le 13 décembre 2010, de la convention d'exploitation avec la SNCF, l'État est devenu l'autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire, dont font partie les trains de nuit. Cette évolution a concrétisé l'engagement de l'État en faveur de ces dessertes, dont la qualité et le modèle économique se dégradaient, au risque d'une remise en cause de ce service essentiel pour les populations concernées.

Ces lignes de nuit sont effectivement lourdement déficitaires, à hauteur de 87 millions d'euros en 2013 – c'est deux fois plus qu'en 2009. Des facteurs structurels expliquent cette dégradation. D'une part, la concurrence des autres modes de transport est forte : les compagnies aériennes *low cost* proposent, sur certaines relations, des dessertes attractives, et le co-voiturage, en plein développement, constitue une solution de rechange compétitive pour de nombreux voyageurs. D'autre part, les lignes de nuit sont lourdement pénalisées par les indispensables travaux de rénovation du réseau ferré, qui ont lieu en priorité la nuit pour préserver les déplacements des très nombreux voyageurs du quotidien. Je reste toutefois attentif à ce que les voyageurs soient informés le plus tôt possible des modifications de la circulation par la SNCF.

Afin de clarifier l'avenir des trains d'équilibre du territoire, dans un contexte de ressources contraintes, j'ai mis en place le 19 novembre 2014 une commission, sous la présidence de Philippe Duron, chargée d'analyser les enjeux et de formuler des propositions. Cette commission, composée de parlementaires, de représentants des régions et de personnalités qualifiées, doit en particulier se pencher sur l'avenir des lignes de nuit, confrontées aux enjeux spécifiques que vous avez cités.

Ses travaux s'appuieront sur une large consultation des parties intéressées et ses conclusions, attendues d'ici au mois de mai, seront présentées aux commissions compétentes du Parlement, avant la décision de la direction de la SNCF. Ce calendrier permettra ainsi au Gouvernement de prendre toutes les décisions utiles, en vue notamment de la négociation d'une nouvelle convention TET à partir de l'année 2016. Pour 2015, dans l'attente des conclusions de la commission, je tiens à vous assurer que l'ensemble des lignes de nuit sont maintenues, en particulier la desserte Paris-Rodez-Albi.

M. le président. La parole est à M. Yves Censi.

M. Yves Censi. S'agissant de la desserte Paris-Rodez, il y a très peu d'autres possibilités. Il existe certes une

ligne aérienne, mais elle est sans doute la plus chère de France. Comme vous le savez, l'éloignement se mesure, non pas à la longueur du trajet, mais à son coût. Si on acceptait la dégradation de la ligne ferroviaire Paris-Rodez, qui est essentielle pour les familles aveyronnaises, cela contribuerait à l'éloignement de Rodez.

Données clés

Auteur : [M. Yves Censi](#)

Circonscription : Aveyron (1^{re} circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 866

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [27 janvier 2015](#), page 460

Réponse publiée au JO le : [4 février 2015](#), page 807

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [27 janvier 2015](#)