



# ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

## Évaluation en voyageurs par kilomètre des lignes intercités de nuit

Question écrite n° 5253

### Texte de la question

Mme Florence Lasserre-David attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'absence d'évaluation en termes de voyageurs par kilomètre sur les lignes Intercités de nuit (ICN), dont la ligne Paris-Hendaye appelée « la Palombe bleue ». S'appuyant sur les conclusions de rapport de Philippe Duron, le gouvernement précédent a expliqué que le modèle économique des trains de nuit n'était plus viable dès lors que le déficit de ces lignes « représente environ 25 % du déficit de l'ensemble des lignes [des trains d'équilibre du territoire] alors même qu'elles ne représentent que 3 % des voyages ». Or si le nombre de voyageurs par kilomètre a été produit pour les Intercités de jour, les chiffres concernant les Intercités de nuit (nombre de trains par ligne, nombre de places offertes, taux d'occupation,...) n'ont pas été rendus publics. Il est, dès lors, impossible d'affirmer avec certitude que le déficit des lignes Intercités est imputable à la faible fréquentation de trains de nuit. Si l'on en croit certaines études menées par la société civile, il semblerait même que les Intercités de nuit nécessiteraient des subventions moindre par voyageur et par kilomètre, que les Intercités de jour et les TER. D'autre part, poussés en ce sens par les premiers retours d'expérience très positifs en provenance de Suède et d'Autriche, certains opérateurs pourraient être tentés de relancer ces lignes Intercités de nuit. Afin d'avoir les chiffres exacts de la fréquentation des Intercités de nuit, dont la Palombe bleue, et d'encourager d'éventuels repreneurs, elle lui demande de bien vouloir publier pour chaque ligne Intercité de jour comme de nuit, et pour chaque année comprise dans la période 2000-2017, le nombre de voyageurs par kilomètre, ainsi que le montant des subventions attribuées.

### Texte de la réponse

S'appuyant sur les travaux documentés de la commission « TET d'avenir » composée de parlementaires de différentes sensibilités et présidée par le député Philippe Duron, le Gouvernement précédent est arrivé en 2015 à la conclusion que l'offre TET de nuit ne répondait plus de manière satisfaisante aux besoins des voyageurs et que son modèle n'était plus économiquement viable pour le budget de l'État. Ces lignes représentaient en effet 25 % du déficit des TET, alors qu'elles ne correspondaient qu'à 3 % des voyageurs transportés, pour un subventionnement public de plus de 100 € en moyenne par billet vendu. Les lignes TET de nuit étaient ainsi subventionnées à hauteur d'environ 55 %, contre seulement 33 % pour les lignes TET de jour aujourd'hui. À titre indicatif, la ligne de nuit Paris-Hendaye était, quant à elle, subventionnée à hauteur de 47 % en 2015 et de 56 % en 2016, pour des déficits de 5,8 M€ et de 6,2 M€ et une fréquentation de 102,8 millions de voyageurs-km et de 84,7 millions de voyageurs-km respectivement sur ces deux années. Aussi, le Gouvernement a décidé en 2015 de la suppression progressive de ces lignes, dont faisait partie la « Palombe bleue », et de ne conserver que les deux lignes de nuit Paris-Briançon et Paris-Rodez / Latour de Carol qui répondent à des enjeux forts d'aménagement du territoire du fait notamment de l'absence d'alternatives de transport. Pour les autres lignes, l'État a lancé en avril 2016 un appel à manifestation d'intérêt (AMI) afin de permettre à tous les opérateurs ferroviaires de proposer, pour leur propre compte, de nouveaux schémas d'exploitation innovants. Les données nécessaires à l'appréciation de l'équilibre économique de ces lignes ont, à cette occasion, été communiquées

aux opérateurs intéressés. De la même façon, les collectivités territoriales ont elles aussi été invitées à participer à cet appel à manifestation d'intérêt en proposant un financement de ces lignes eu égard aux avantages économiques qu'elles procurent aux territoires desservis. Aucun opérateur ou aucune collectivité ne se sont portés candidats. Dans ce contexte, il a été décidé de ne pas maintenir les dessertes de nuit concernées. Le Gouvernement reste cependant toujours à l'écoute de toute offre de reprise. Il est à noter que la région Occitanie a proposé au printemps 2017 au Gouvernement d'ouvrir à nouveau la desserte de nuit Toulouse-Cerbère-Port Bou en participant financièrement à son exploitation. Un accord entre l'État et la région a été trouvé et la desserte, qui était fermée depuis le 10 décembre 2016, est à nouveau en service depuis le 6 juillet 2017 pour une durée de deux ans. Le service est assuré les vendredis, dimanches et durant les vacances scolaires de la zone C. Il convient enfin de préciser que les principales données relatives à l'exploitation des lignes TET figurent dans les rapports annuels d'exécution de la convention d'exploitation des TET publiés sur le site internet du ministère de la transition écologique et solidaire.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Florence Lasserre](#)

**Circonscription :** Pyrénées-Atlantiques (5<sup>e</sup> circonscription) - Mouvement Démocrate et apparentés

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 5253

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** [Transports](#)

**Ministère attributaire :** [Transports](#)

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [6 février 2018](#), page 927

**Réponse publiée au JO le :** [14 août 2018](#), page 7493