



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Mettre fin au démantèlement des trains de nuit

Question écrite n° 7366

Texte de la question

M. Loïc Prud'homme attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur un mode de transport révolutionnaire combinant des caractéristiques à la fois écologiques, d'accessibilité tarifaire et d'aménagement du territoire : les trains de nuit. Le Gouvernement s'est engagé sur l'abandon des projets d'infrastructures les plus coûteux au profit de l'entretien des réseaux déjà existants et sur la promotion des mobilités douces. Les trains de nuit remplissent toutes les conditions pour être à l'avant-garde de cette politique des transports du 21ème siècle. Peu onéreux pour l'opérateur, ils permettent de valoriser le réseau classique aux heures où celui-ci est peu utilisé. Plébiscités par les usagers, ils assurent des liaisons transversales à un tarif avantageux sans le coûteux détour par Paris. Les élus locaux soulignent leur absolue nécessité pour un maillage fin du territoire, permettant de desservir de petites et moyennes villes où le TGV ne prend plus le temps de s'arrêter. Or les trains de nuit font l'objet depuis plusieurs années d'un plan minutieux pour orchestrer leur suppression. Le président de la SNCF en parle déjà au passé et argue de leur faible taux de remplissage et de leur coût pour justifier leur disparition. Ces chiffres sont démentis par des taux de remplissages élevés sur les deux dernières lignes encore en service et par un rapport de la Cour des comptes qui souligne la très faible subvention des trains de nuits. Le financement pendant un siècle des lignes de train de nuit encore en service en France, serait moins coûteux que le seul financement de projet de LGV Bordeaux-Toulouse-Dax, chiffré à 9 milliards. La disparition complète des trains de nuit serait ainsi une catastrophe écologique car elle induirait un report modal des voyageurs vers l'avion et la route et conduirait à renforcer cette image d'une France à deux vitesses entre les grandes métropoles hyper-connectées et les autres territoires délaissés. Il lui demande donc quelles mesures son ministère compte prendre sans délai pour stopper la stratégie de démantèlement de la SNCF et pour donner aux trains de nuit la place qu'ils doivent occuper dans le cadre d'une politique des transports écologique et territorialisée.

Texte de la réponse

Le précédent Gouvernement a pris la décision de fermer un certain nombre de lignes de nuit : Paris-Savoie, Strasbourg/Luxembourg-Perpignan/Nice et Paris-Cerbère fin 2016, Paris-Tarbes-Hendaye le 1er juillet 2017 et Paris-Nice le 8 décembre 2017. Ces décisions découlent des orientations de la commission « TET d'avenir » qui, en 2015, a mis en évidence dans son rapport que les trains de nuit ne répondaient plus de manière satisfaisante aux besoins des voyageurs et que leur modèle économique n'était plus viable. Ainsi, la commission « TET d'avenir » a constaté qu'avant 2015, les trains TET de nuit représentaient environ 25 % du déficit d'exploitation des TET alors qu'ils ne transportaient que 3 % des voyageurs, pour un subventionnement 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 la réception de ce rapport, le Gouvernement précédent a proposé au travers d'un appel à manifestation d'intérêt la reprise de ces lignes par des opérateurs alternatifs ou des collectivités territoriales. Aucun opérateur ni aucune collectivité ne s'est porté candidat. Par conséquent, l'État a décidé de ne conserver que les lignes de nuit Paris-Briançon, Paris-Rodez et Paris-Latour-de-Carol qui répondent à de forts enjeux d'aménagement du territoire en raison de l'absence d'une offre de

transport alternative suffisante pour les territoires concernés. Ces deux lignes sont aujourd'hui exploitées à raison d'un aller-retour quotidien dans le cadre de la convention d'exploitation des TET couvrant la période 2016-2020. À noter que le taux de subventionnement de ces deux lignes est d'environ 58 % en 2017. Enfin, il convient de noter qu'après accord entre l'État et la région Occitanie, intervenu début mai 2017, il a été décidé de remettre en service la branche Toulouse-Cerbère/Port-Bou de la ligne de nuit Paris–Latour-de-Carol pour 2 ans à compter de juillet 2017. Les coûts d'exploitation en sont partagés entre l'État et la région. L'État démontre ainsi qu'il n'est fermé à aucune proposition qui permettrait de réaliser durablement un service de train de nuit de qualité.

Données clés

Auteur : [M. Loïc Prud'homme](#)

Circonscription : Gironde (3^e circonscription) - La France insoumise

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 7366

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [10 avril 2018](#), page 2968

Réponse publiée au JO le : [31 juillet 2018](#), page 6985