

ENSEMBLE POUR
DES TRAINS DE NUIT

DANS TOUTE
L'EUROPE

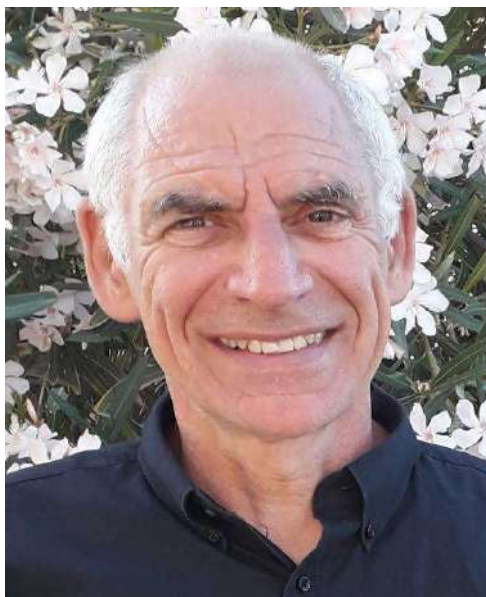
MEMORANDUM CONTRIBUTIF

Mars 2021



DESTINATION TRAINS DE NUIT

*Association loi de 1901 – contact@destinationtrainsdenuit.eu
<http://destinationtrainsdenuit.eu/>*



Il est une source intarissable d'inspiration pour des générations de voyageurs. Certains l'aiment pour ses longs trajets, monotones, solitaires, et à bas coût. D'autres pour l'idée romantique qu'ils s'en font. Depuis plus d'un siècle, le train de nuit accompagne les « oiseaux nocturnes », ceux qui privilégient le chemin de fer, les heures aux minutes.

Aujourd'hui, les trains de nuit se font rares. Les dernières décennies ont vu se rétrécir un réseau sur lequel ne subsistent par exemple en France plus que trois liaisons nocturnes : Paris-Briançon, Paris-Toulouse- La Tour de Carol/Cerbère-Port Bou, Paris-Rodez-Albi et une transnationale, Paris-Venise.

L'offre s'est amenuisée peu à peu. Fin 2017, c'était le célèbre Train bleu, reliant Vintimille, en Italie, à Nice et Paris, qui restait à quai. Mais les amateurs de sleepings pourraient retrouver une raison d'espérer.

En 2015, les trains de nuit effectuaient encore 3,7 millions de kilomètres sur l'ensemble du territoire. En 2018, ce chiffre est tombé à 1,1 million. Une baisse qui s'explique par le déficit d'exploitation des liaisons nocturnes, soumises notamment à des aléas techniques, retards, détournements, panne d'engins de traction, site internet de réservation obsolète, etc. très mal vécus par les voyageurs ainsi qu'à la rude concurrence de l'aérien low cost et du car.

Mais depuis quelques mois, le contexte change radicalement, transition écologique oblige.

Tous nos gouvernements expriment la nécessité de limiter les émissions de gaz à effet de serre, les vols intracontinentaux et de redévelopper une offre des trains de nuit performante. L'Union Européenne lance une vaste étude sur le sujet, à laquelle notre association contribuera.

Notre association se propose d'approfondir la question sur les grands corridors européens .

Première Bonne Nouvelle Européenne

Le retour en force des trains de nuit européens a été annoncé mardi 8 décembre 2020 par quatre opérateurs historiques majeurs du Vieux Continent : la Deutsche Bahn (DB), la Société nationale des chemins de fer français (SNCF), les Chemins de fers fédéraux (CFF) suisses et la compagnie nationale autrichienne ÖBB, qui se trouve être la véritable locomotive du projet. Quatre nouvelles dessertes transfrontalières longue distance, alternatives pro-climat aux lignes aériennes low cost, ont été dévoilées, dont un Paris-Vienne fin 2021 et un Paris-Berlin deux ans plus tard.

L'Etat Français et les opérateurs étrangers au chevet des trains de nuit

Objet d'une convention entre l'Etat et la SNCF au titre des trains d'équilibre du territoire (TET), les trains de nuit sont grandement dépendants des subsides de l'Etat. Dans une interview accordée au journal « Le Parisien » le 3 août 2020, la Ministre de la Transition écologique et solidaire, Elisabeth Borne, affirmait vouloir « réinvestir » dans la rénovation de ces trains et « prolonger le contrat pour les lignes actuelles ».

Après au moins 2 décennies de sous-investissement, cette « rénovation » consiste en une révision générale des voitures, afin de redonner un peu d'attractivité aux voitures de nuit, victimes d'une image peu chatoyante. Installation du Wifi et de prises de courant, amélioration de l'éclairage, rénovation des couchettes et des sanitaires, etc ... Le coût total des travaux, entièrement pris en charge par les pouvoirs publics, est estimé à 44 millions d'€ pour rénover 71 voitures et concerne les lignes Paris-Briançon, Paris-La Tour de Carol/Cerbère et Paris Rodez/Albi.

Le rétablissement des liaisons nocturnes Paris-Tarbes /Hendaye/Irun et Paris-Nice

« L'objectif, c'est décembre 2021 », a même déclaré Jean-Pierre Farandou, Président de la SNCF. « Il nous faut une bonne année pour fabriquer ce train », a-t-il expliqué. « On n'a que des vieilles voitures qui roulent encore mais on sent bien qu'il faut rénover le service. On est en pourparlers avancés avec par exemple les chemins de fer autrichiens qui, eux, ont du matériel intéressant ».

Une enveloppe de 100 M€ est financée par l'Etat, dont 44 M€ pour rénover 71 voitures avec l'espoir d'acheter dans un proche avenir du matériel neuf pour notamment assurer ces deux dernières relations.

Nous le verrons dans nos propositions en cours de document, qui portent également sur la mixité de circulations Voyageurs et Fret

Nous reprenons également un certain nombre de propositions dont la presse française et étrangère s'est récemment fait l'écho.

Bonne lecture à Tous,

Avec une invitation au Voyage, si pittoresque et si attachant dans des trains de nuit plus nombreux, plus confortables, et très bientôt à destination de toute l'Europe...

Stéphane COPPEY, Président

Ancien Directeur du développement à la S.N.C.F. Région de Toulouse

Ex-Président de TISSEO Transports urbains Toulouse-Métropole

Ex- Conseiller Technique Transports Région Provence Alpes Côte d'Azur

La rédaction du présent Mémoire a été principalement assurée :

- par Jean-Noël BOISSELEAU, Expert Ferroviaire auprès des Parlementaires et du Président du Département du Lot, Vice-Président d'Urgence Ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse***
- avec la participation de Stéphane COPPEY, sus-nommé et de Raymond PELLOUX, Expert Ferroviaire, Vice-Président de Mobilités Alpines.***

La contribution de l'Association à l'actuelle dynamique européenne permettra son actualisation dans les mois à venir.

COMPOSITION DU BUREAU DESTINATION TRAINS DE NUIT

PRESIDENT

Stéphane COPPEY

VICE-PRESIDENTES

Isabelle PASQUIER, Parlementaire Helvétique

Alice PRUD'HOMME, Elue à L'Argentière-la-Bessée (Hautes-Alpes)

SECRETAIRE

Gabriel ROSETTI, Ingénieur Conseil

TRESORIER

Charles-Henri PAQUETTE, Ingénieur Territorial

EXPERTS FERROVIAIRES

Jean-Noël BOISSELEAU, Vice-Président Urgence Ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse

Raymond PELLOUX, Vice - Président Mobilités Alpines

SOMMAIRE

Rappel de l'existant	page 6
Le déclin de l'offre des Trains de Nuit en France	page 7
Constat et diagnostic trains intercités de nuit	
Ligne Paris-Austerlitz-La Tour de Carol /Cerbère-Port Bou	pages 8-11
Ligne Paris-Austerlitz – Rodez/Albi	pages 11-12
Service auto-couchettes	page 13
Ligne Paris-Austerlitz-Veynes-Gap-Briançon	pages 14-15
Cartographie : Le Sud a besoin des Intercités de nuit vers Paris	page 16
Les réflexions et préconisations d'Objectif Train de Nuit pour revitaliser et pérenniser les trains de nuit existants	pages 17-19
10 Propositions concrètes d'Objectif Train de Nuit	pages 20-24
Les Déclarations Gouvernementales	page 24
Cartographie Vision 2030 pour 15 trains de nuit nationaux	page 25
Le retour en grâce des trains de nuit en Europe	pages 26-27
Les trains de nuit ou comment voyager proprement en Europe	pages 28-29
La Success Story Autrichienne Leader en Europe	pages 29-30
La Success Story Suedoise	page 31
L'Allemagne et la relance des trains de nuit européens	pages 32-33
La Grande Bretagne : Coup de Jeune sur les trains de nuit	page 34
La Suisse, également en première voie	pages 35-36
La Belgique, aussi très impliquée sur les trains de nuit	pages 37-38
En Italie, une situation en progression des trains de nuit	pages 39-40
L'Espagne, vers de nouvelles liaisons internationales de nuit	pages 41-43
Cartographie en train de nuit + T.G.V.	
L'Europe est à portée de main	page 44

RAPPEL DE L'EXISTANT

SNCF Voyages exploite, au 01/01/2020, pour le compte de l'Autorité organisatrice qu'est l'Etat français représenté par sa Direction générale des infrastructures terrestres et maritimes (DGITM), quatre trains de nuit :

- Paris-Austerlitz – Toulouse – Foix – **Latour-de-Carol**, liaison quotidienne
- Paris-Austerlitz – Cahors – Toulouse (même train que ci-dessus), liaison quotidienne prolongée le week-end et durant les différentes vacances scolaires, dans le cadre d'une convention avec la Région Occitanie, vers Perpignan et **Port-Bou**
- Paris-Austerlitz (même train que ci-dessus) séparation à Brive pour Figeac-**Rodez**, liaison quotidienne prolongée le week-end vers Albi
- Paris-Austerlitz – Die – Gap – **Briançon** (liaison quotidienne).

Depuis plusieurs années, ces trains, les seuls restant de l'important réseau maillé de trains de nuit existant en France jusque dans les années 1980, sont fréquemment **perturbés** par l'indisponibilité de locomotives et surtout par d'importants chantiers de **renouvellement des voies ferrées**, provoquant leur suppression ou leur détournement par des itinéraires plus longs et ne permettant pas de desservir toutes les gares, pour des raisons de temps de conduite par du personnel dépendant d'établissements trop spécialisés, et régnant à *priori* « sans partage ».

Même si les voitures-couchettes composant ces trains seront progressivement remplacées par des voitures rénovées, **le niveau de service à bord reste sommaire** : pas de douches, pas de voiture-restaurant... Pis, nombreux sont les trains **ouverts trop tardivement à la réservation** pour répondre au besoin de planification des déplacements de leurs utilisateurs, réguliers ou occasionnels. Les analyses de la fréquentation de ces trains méritent ainsi d'être relativisées, la clientèle habituelle s'étant détournée progressivement de ces trains pour toutes les raisons précitées qui ne sont hélas pas exhaustives.

L'association OBJECTIF TRAIN DE NUIT, créée le 7 juin 2019, qui impulse la renaissance en Europe Occidentale d'un réseau maillé de trains de nuit et défend notamment, quand cela est opportun, le principe d'une mixité fret / voyageurs de ces trains de nuit, ne se désintéresse pas des trains existants, bien au contraire.

Elle tient ici à formuler ses **éléments de diagnostic et de propositions** quant à l'indispensable revalorisation de l'offre de service sur les relations concernées et la proposition de rétablissement de nouvelles relations précédemment très fréquentées .

**Raymond PELLOUX, Ex Conducteur T.G.V., très impliqué dans le
« Ferroviaire » du Sud-Est et notamment le Paris-Briançon**



LE DECLIN ACCELERE DE L'OFFRE DES TRAINS DE NUIT EN FRANCE

- 2008** - Suppression du Reims-Nice
- 2009** - Suppression de Lille-Nice
- 2009** - Suppression du Quimper-Lyon-Genève réduit à Quimper-Lyon
- 2010** - Suppression du Nantes-Nice
- 2010** - Paris-Nice-Vintimille réduit à Paris-Nice
- 2011** - Fusion du Paris-Dax-Hendaye et Paris-Dax-Tarbes
- 2012** - Suppression du Irun-Tarbes-Lyon-Genève et Irun-Nice
- 2014** - Suppression du Paris-Luchon
- 2016** - Suppression du Paris-St Gervais/Bourg St Maurice
- 09/2016** - Suppression du Strasbourg et Luxembourg – Nice /Port Bou
- 12/2016** - Suppression du Paris- Cerbère-Port-Bou et Fusion du Paris- Toulouse/ Brive/Rodez et Paris-La Tour de Carol/Port-Bou
- 07/2017** - Suppression du Paris-Tarbes/Hendaye - Irun
- 07/2017** - Reprise de la circulation de l'Intercités de nuit Paris-Cerbère - Port Bou:

En mai 2017, dès sa suppression annoncée par l'Etat, la Région Occitanie Pyrénées Méditerranée, a décidé de prendre en charge 5,15 Millions d'€ soit 50% du financement nécessaire pour le rétablissement de la tranche de ce train sur la section Toulouse-Cerbère- Port-Bou , qui est encore limité aux week-ends, vacances scolaires ,soit 188 jours par an (Ce train devrait être financé intégralement par l'Etat au titre des Trains d'équilibre du territoire).
- 12 /2017** - Suppression du Paris-Nice

**Constat et diagnostic concernant les trains de nuit
empruntant la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse**
et desservant les villes principales suivantes: les Aubrais-Orléans, Cahors,
Montauban, Toulouse, Pamiers, Foix et La Tour-de-Carol d'une part,
Carcassonne, Perpignan et Cerbère/Port-Bou d'autre part,
et par ailleurs Figeac, Capdenac, Rodez et Albi



L'intercités de nuit Paris-La Tour de Carol à son terminus à la frontière Espagnole
et très proche de celle de la principauté d'Andorre

Ce train « multi-tranches » dessert les gares suivantes :

Paris-Austerlitz – Orléans-Les-Aubrais – Souillac – Gourdon – Cahors – Caussade –
Montauban-Ville-Bourbon – **Toulouse-Matabiau**

- quotidiennement : Hauterive, Saverdun, Pamiers – Foix – Tarascon/Ariège – Luzenac - Ax-les-Thermes – Mérens-les-Vals - L'Hospitalet-près-l'Andorre - Porte-Puymorens - Porta - **Latour-de-Carol**/Enveigt (train anciennement dénommé L'Occitan)
- le week-end et durant les différentes vacances scolaires : Castelnaudary – Carcassonne – Lézignan-Corbières – Port-la-Nouvelle – Leucate-La Franqui – Rivesaltes – Perpignan – Elne – Argelès-sur-Mer – Collioure – Port-Vendres – Banyuls-sur-Mer – **Cerbère** – **Portbou** (train anciennement dénommé Le Paris-Côte Vermeille)
- quotidiennement (depuis Brive) Saint-Denis-près-Martel – Rocamadour - Padirac – Gramat – Assier – Figeac – Capdenac – Viviez-Decazeville – Aubin – Cransac – Saint-Christophe – **Rodez** et, le week-end : Naucelle – Carmaux – Albi-Madeleine – Albi-Ville

Jusqu'au 11 décembre 2016, ce train circulait tous les jours de l'année sur chacune de ses branches. Le trajet de Toulouse à Cerbère-Port-Bou a été interrompu, provoquant un tollé chez les usagers et les élus concernés. Très rapidement, en juillet 2017, sa circulation le week-end et durant les différentes vacances scolaires, a fait l'objet d'une convention de financement à 50/50 par l'Etat et la Région Occitanie. En outre, les dessertes de Souillac, Gourdon, Cahors et Caussade sont devenus très épisodiques en raison des détournements du train via Bordeaux et Montauban.



L'intercités de nuit Paris-Port-Bou au soleil levant, file à 140 Km/h sur les plaines du Roussillon entre Narbonne et Perpignan

Presque parallèlement, la relation Intercités diurne sur cette même relation Paris-Orléans-Limoges-Toulouse-Carcassonne-Perpignan-Cerbère-Port Bou a également disparu, alors qu'elle connaissait un des plus forts taux d'occupation des trains de la ligne POLT, et constituait un véritable train à très grand parcours (1000 km) avec une desserte directe assez complète des gares intermédiaires sur les 4 régions .

Tant l'association Urgence Ligne POLT que d'autres associations de défense des gares et des Usagers, des Parlementaires, des Régions, des Départements, des Collectivités territoriales, des Maires, des syndicats de Cheminots ont déploré la suppression de ce train direct qui évitait tout changement et toute attente incertaine de correspondances à Toulouse-Matabiau, notamment pour les voyageurs à destination (touristique) de la Côte Vermeille.

Concernant l'Intercités de nuit, les gares de Souillac, Gourdon et Caussade ne sont plus desservies que les nuits des vendredi, samedi, dimanche et jours fériés, alors qu'il y a une clientèle potentielle tous les jours et que le temps d'arrêt technique à Brive peut être réduit à moins de 45 mn, permettant ainsi largement de desservir les gares concernées . D'innombrables interventions d'Elus, de Collectivités et d'Associations sont restées sans résultat d'où une véritable et légitime incompréhension.

Autre point négatif, les voyageurs ne sont pas autorisés à descendre ou monter dans le train de nuit en gare de Brive-la-Gaillarde, ce qui est inconcevable pour cette agglomération de 110 000 habitants, pour tous les Corrèziens et les territoires de l'est Dordogne et du nord du Lot (région très touristique prisée par les visiteurs étrangers) :

- compte tenu de la durée prolongée du stationnement de ce train dans cette gare
- du fait que cela ne coûterait pas plus cher à l'exploitant et lui apporterait des recettes...



L'Occitan dessert Toulouse-Matabiau avant de continuer pour Paris-Austerlitz via la Ligne POLT encore 712 km à parcourir et des dessertes très attendues ; ce train multi-tranches peut avoir une composition de 16 voitures ce qui est rarissime actuellement sur le réseau ferré

Tout aussi incompréhensible, le départ de Toulouse à 22h40 (Ex Occitan) par le train de nuit pour Paris n'est plus autorisé, depuis plusieurs années, pour les voyageurs souhaitant descendre à Montauban, Caussade, Cahors, Gourdon et Souillac, même en empruntant la voiture à sièges inclinables. Cette relation permettait à des habitants du Tarn-et-Garonne et du Lot de passer une soirée à Toulouse sans devoir prendre leur voiture (pour info, le dernier train régional arrive à terminus Cahors à 21h40 la semaine, 22h24 le week-end)...

De la même façon, la gare de Vierzon n'est plus desservie par ce train, alors qu'elle constitue un carrefour important de la ligne POLT avec la transversale Nantes-Angers-Tours-Bourges-Lyon. Sa desserte historique permettait un départ vers 5h20 pour une arrivée à Paris vers 7h pour ceux ayant notamment une activité professionnelle ou devant rallier d'autres régions ; et dans le sens Paris-Toulouse, une arrivée à Vierzon vers 0h20 permettait un retour de Paris de fin de soirée ainsi qu'aux voyageurs de prendre le train de nuit à Vierzon pour accéder au sud de la France.

Enfin, la décision prise d'étaler sur une décennie (2015-2025) les travaux de régénération de la Ligne POLT se traduisent par une interruption des circulations nocturnes une bonne partie de l'année avec également de plusieurs heures sur des plages horaires diurnes, qui pénalisent ainsi fortement les dessertes.

Ces difficultés chroniques de circulation sur notamment la ligne POLT soulèvent la question de l'organisation des travaux qui, absolument nécessaires, pourraient s'effectuer à notre sens, autrement. En effet, cet axe est en double voie électrifiée sur la totalité du parcours, doté du bloc automatique lumineux (BAL) et d'installations permanentes de contre-sens (IPCS), donc la possibilité d'exécuter des travaux sur une seule voie et de laisser l'autre disponible pour les circulations ; c'est ce qui s'est effectué durant des décennies par la SNCF, donnant alors satisfaction aux usagers...

En outre, ces travaux se traduisent par un détournement du train de nuit « l'Occitan » par Bordeaux.

Il s'ensuit que la desserte de Cahors ne se fait plus non plus du lundi au vendredi par train direct, la correspondance étant assurée à Montauban par train express régional, entraînant un décalage de plusieurs heures à l'arrivée et un abandon progressif de cette offre de transport devenue carrément non attractive par les usagers concernés.

La succession de ces dispositions restrictives, prises ces dernières années, n'a fait que décourager, dissuader la clientèle, et a fragilisé de manière significative l'équilibre économique de ce train de nuit, lequel, comme évoqué précédemment, captait en extrémité de parcours une clientèle complémentaire de soirée et de tout début de matinée à celle effectuant le trajet de nuit de bout en bout.

Se rajoute la vétusté des voitures actuelles, dont les caractéristiques sanitaires et de confort correspondent moins aux attentes des voyageurs.

Ces restrictions, incompréhensibles pour les usagers, ont conduit à pénaliser de manière significative la mobilité des usagers, l'attractivité des territoires et les recettes voyageurs pour l'exploitant.

La relation Paris-Figeac-Capdenac-Rodez-Carmaux-Albi et retour



L'intercités de nuit Paris-Rodez entre en gare en traction thermique avec une locomotive diesel de type 67400 des années 1970...

La circulation de ce train est hélas trop fréquemment perturbée, voire carrément annulée ce qui entraîne une véritable désaffection des voyageurs ...

Il s'agit de la seule relation ferroviaire directe entre Paris et Rodez/Albi, ainsi qu'avec l'ensemble des gares concernées du Lot et de l'Aveyron. Là aussi, une relation diurne directe a existé durant des décennies, avec un taux de fréquentation satisfaisant, et était appréciée par la clientèle pour le confort des voitures Corail. Son remplacement par des trains régionaux, en correspondance à Brive avec les Intercités, s'est traduit certains jours par d'importantes surcharges dues à la sous-capacité de certains automoteurs assurant les T.E.R... et un dédoublement par bus...

Pour mémoire, l'association Urgence Ligne POLT et d'autres associations, comme par exemple l'Association de la défense de la gare d'Assier et de la promotion du Rail, nombre de Parlementaires, de collectivités territoriales (Région, Départements, Communautés de communes, municipalités) et d'associations, ont demandé à maintes reprises le rétablissement de la liaison directe Paris-Figeac-Capdenac-Rodez, à raison d'au moins une, voire deux relations quotidiennes (une en matinée et l'autre en soirée) dans les deux sens, avec un renfort de composition des rames, les vendredi après-midi et dimanche soir pour faire face à l'affluence des week-ends.

Concernant le train de nuit, au fil des ans, son utilisation est devenue problématique : désheurement, panne récurrente d'engins de traction thermique « à bout de souffle », manque de propreté des voitures-couchettes (dont le nombre a été ramené de 4 à 3), avec même à quelques reprises la présence de punaises, disparition de la voiture voyageurs à sièges inclinables, difficultés d'accéder à une billetterie dans les gares de plus en plus fermées au public, pas de local d'attente chauffé, aléas de réservation *via* les sites dédiés, etc.

Les travaux de régénération de la Ligne POLT perturbent durablement la desserte directe par train de nuit. Celle-ci s'effectue désormais par incorporation des 3 voitures-couchettes au dernier train de Paris arrivant à Brive à minuit, stationnement de la rame de nuit durant plus de 3 heures à Brive avant un départ vers 4 h du matin pour rejoindre Figeac et Rodez. Même processus dans le sens Rodez- Figeac-Paris...

Il est à noter que les heures de départ des gares d'origine des trains 3754 (20h50 à Albi) et 3755 (20h55 à Paris-Austerlitz) pourraient être retardées d'une heure, voire un peu plus, sans que le sommeil des voyageurs en soit altéré.

Se pose également, la desserte de Villefranche de Rouergue, sous-préfecture de l'Aveyron qui a perdu sa liaison directe par train de nuit du fait du changement de l'itinéraire et souffre ainsi d'un véritable enclavement ferroviaire pour les déplacements à longue distance par exemple vers Paris ou des Métropoles du Grand Sud.

Enfin, en cas de perturbations, dysfonctionnements techniques, manque de personnel, conflit social, etc., les trains les premiers supprimés sont les Intercités de nuit et de jour : tout un symbole sur l'insuffisante priorité que l'Etat, Autorité Organisatrice de Transports, accorde à l'exploitation et à l'avenir des trains d'équilibre du territoire, pourtant essentiels.

Ces constats tranchent avec les résultats très encourageants obtenus par certains pays voisins dont notamment l'Autriche, tant en fréquentation qu'en exploitation commerciale et satisfaction des usagers. Les médias font régulièrement écho du renouveau et de la renaissance des trains de nuit en Europe.

En France, on peut saluer une première décision concrète : la rénovation en cours des voitures de nuit au Technicentre SNCF de Périgueux, décidée par Mme Elisabeth BORNE (Ex Ministre de la Transition écologique et solidaire), avec des équipements nouveaux à bord qui peuvent fidéliser une clientèle aujourd'hui détournée, voire en capter une nouvelle.

Mais force est de constater que nous ne sommes pas encore dans un nouveau concept des trains de nuit, tel que celui dans lequel se sont engagées, avec succès, certaines nations voisines européennes et dans lequel l'Association OBJECTIF TRAIN DE NUIT s'inscrit afin de moderniser les trains de nuit du réseau ferré national français, et qui doivent pouvoir trouver un nouvel élan en desservant des métropoles européennes au lieu de s'arrêter aux localités frontières.

N.B. Important : Service Trains Autos Couchettes (T.A.C.)

La décision de l'abandon de ce service par la SNCF est anachronique, car c'est ni plus ni moins que l'équivalent du transport intermodal en matière de fret. Ce service avait besoin de se moderniser ou de se réinventer plutôt que d'être supprimé et ceci devient une hérésie lorsqu'on constate que certaines destinations ont été livrées à la route : Paris-Bordeaux-Biarritz , Paris-Lyon-Briançon, Paris-Avignon-Marseille-Toulon-Fréjus - St. Raphaël et Nice, les transversales: Bordeaux-Toulouse-Montpellier- Marseille et Bordeaux-Lyon.

Par exemple, dans le Grand Sud via la ligne POLT, trois gares comportant chacune un chantier spécialement équipé pour ce service étaient desservies, il s'agit de Brive-la-Gaillarde, de Toulouse-Matabiau et de Narbonne.

La desserte avec Paris (Bercy) était hebdomadaire en saison creuse :

- nuit du vendredi au samedi dans le sens Paris – Province
- nuit du dimanche au lundi dans le sens Province – Paris.

En saison estivale, cette desserte devenait quotidienne et était densifiée par des relations supplémentaires internationales :

- Boulogne-sur-Mer pour la clientèle touristique Britannique
- Bois-le-Duc pour la clientèle touristique Hollandaise
- Bruxelles-Shaarbeek pour la clientèle touristique Belge.

L'utilisation du service T.A.C. avait explosé à partir du début des années 1980 et s'est un peu érodée au début des années 2000. Nos Régions touristiques ont absolument besoin de ce soutien logistique pour alimenter leur fréquentation. Un retour de ce service sous un visage empreint de modernité serait vivement souhaitable.



Ambiance nocturne des trains intercités de nuit en gare de Brive La Gaillarde au carrefour des lignes Paris- Figeac-Rodez-Albi et Paris-Cahors-Toulouse et au delà (Brive n'est pourtant hélas, pas accessible aux Voyageurs de ces trains, malgré de nombreuses demandes tant d'Elus, Collectivités et Associations)

**Constat et diagnostic concernant le train
Paris-Austerlitz – Crest – Die – Luc-en-Diois – Veynes-Dévoluy
– Gap – Chorges – Embrun – Montdauphin-Guillore
– L'Argentière-les-Écrins – Briançon**



Briançon - 5 mars 2016 - Finalement, pas besoin d'aller bien loin pour les amateurs de glisse : mais l'usage des skis est interdit en gare ! Les BB75300 ont repris la traction entre Valence et Briançon aux BB67400 à bout de souffle

Avant le 10 décembre 2017, ce train était couplé, entre Paris et Valence, avec le Paris-Nice (Le Train Bleu), lequel a été supprimé à cette date alors qu'il connaissait un taux de remplissage record toute l'année. La fin de ce couplage a fragilisé l'équilibre économique du Paris-Briançon les jours de semaine, hors vacances scolaires. *A contrario*, ce train, dont la composition a été revue à la baisse et qui n'accepte plus de voyageurs sur son parcours d'extrémité entre Veynes et Briançon, connaît encore un grand succès en hiver et en été, ainsi que le week-end hors saison. Pour mémoire, il a circulé jusqu'à 11 trains sur une même nuit jusqu'à Briançon, qui avaient leur origine dans presque toutes les régions françaises.

Ce train subit aujourd'hui de plein fouet :

- les travaux de régénération de voies ferrées sur chacune des parties de son parcours, lesquels entraînent au mieux un détournement du train, au pire sa suppression pendant plusieurs semaines (... ou plusieurs mois...).
- une imprévisibilité de sa mise en circulation, et donc de sa commercialisation, entraînant par là-même sa désaffectation par les utilisateurs, réguliers ou occasionnels, ayant besoin de planifier leurs déplacements.
- les aléas qui affectent le réseau ferré, le matériel roulant, ou même le personnel (en cas de retard entraînant un dépassement du temps maximal journalier de l'agent de conduite, le train ne peut poursuivre de Gap vers Briançon, les conducteurs du dépôt de Veynes n'étant plus formés sur les locomotives utilisées par le dépôt de Portes-lès-Valence qui en assure exclusivement la traction...).

La capacité de détournement de ce train par un itinéraire alternatif en cas d'aléas constitue aujourd'hui la principale revendication de la population des Hautes-Alpes, et des milieux politiques et économiques, quand on sait que ce train constitue la seule liaison régulière directe entre ce territoire et la moitié du pays, il en constitue la « ligne de vie ».

Pourtant, deux itinéraires existent, et ont vu circuler ce train il y a quelques décennies :

- la ligne Grenoble-Veynes, objet récent d'un conflit entre le gestionnaire du réseau (qui voulait abandonner la ligne) et les collectivités territoriales, qui ont fini par obtenir (en la finançant) la réalisation en 2021-2022 des indispensables travaux de rénovation de la voie et des ouvrages d'art concernés ;
- la ligne Cavaillon-Pertuis, dont l'usage est présenté notamment par l'association MOBILITES ALPINES comme l'ultime possibilité de maintien en circulation de ce train pendant les 9 mois de travaux prévus en 2021 entre Livron et Veynes.

Le bras de fer mené sur ce dernier sujet montre à quel point le maintien du service public de transport ferroviaire de voyageurs (en l'occurrence par train de nuit) reste en France un combat, alors même qu'il constitue un des axes de développement du chemin de fer chez nos voisins européens, et une façon appropriée de répondre au défi du dérèglement climatique.

A noter enfin que ce train de nuit constitue un des maillons de la colonne vertébrale (ferroviaire) sur laquelle s'articule le projet global de mobilité inclusive (et intermodale) sur les Alpes du sud, porté par, notamment, l'association MOBILITES ALPINES avec de nombreuses autres Associations locales.



L'intercités de nuit Paris-Briançon en double traction entre en gare de Montdauphin - Guillestre

Dans le passé, cette ligne a vu des compositions extrêmement longues et fréquentes en période de pointe saisonnière hivernale. En outre, malgré de nombreuses demandes, la gare de Valence Ville-agglomération de 150.000 h avec arrêt de 45 minutes pour changement de traction n'est toujours pas accessible aux voyageurs du train de nuit.

Le sud a besoin des ICN vers Paris



On examine sur cette cartographie, le déséquilibre des temps de trajet depuis Paris avec : toute la Région Occitanie-Pyrénées-Méditerranée, le sud de la Région Nouvelle Aquitaine, l'ex Région Limousin, la Région Auvergne-Rhône-Alpes sur la partie Centre et Sud de l'Ex Région Auvergne, et celle de Provence Alpes Côte d'Azur sur la partie Dauphiné et Alpes de Haute Provence. (Les temps de trajet peuvent passer de 1 à 3 voire 4 pour des distances similaires !!! avec en plus des liaisons ferroviaires beaucoup moins fréquentes, plus les temps de trajet sont longs !!!

Les réflexions et préconisations d'OBJECTIF TRAIN DE NUIT pour revitaliser et pérenniser les trains de nuit existants

OBJECTIF TRAIN DE NUIT s'approprie les éléments de constat et de diagnostic des associations dont notamment URGENCE LIGNE POLT (Urgence Ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) et MOBILITES ALPINES (Desserte des Alpes du Sud), et les confortent avec les éléments complémentaires suivants.

OBJECTIF TRAIN DE NUIT entretient également d'excellentes relations avec « Le Collectif OUI AU TRAIN DE NUIT » dont l'expertise et les propositions sont très largement reconnues.

Régularité, fiabilité et confort, trois composantes majeures de l'offre de service

L'attrait des trains de nuit, et leur réponse aux besoins des citoyens et des territoires, repose sur leur inscription permanente dans les territoires concernés, dans la vie quotidienne des citoyens. Ils ne peuvent donc souffrir d'une "dérégularisation" (circulation seulement certains jours de l'année), ni d'un manque de fiabilité *a fortiori* s'agissant de travaux programmés pour lesquels toutes les solutions alternatives doivent être envisagées, à commencer par les détournements "raisonnables". L'activation programmée des "itinéraires bis" comme la gestion des aléas doivent faire partie intégrante de la production du service.

Tant les exigences sanitaires que la réponse à des alternatives moins respectueuses de l'environnement (avion, voiture) nécessitent une offre irréprochable sur le plan de la propreté et du confort. Si le minimum peut consister en des voitures à sièges inclinables, des voitures-couchettes (4 places maxi) sécurisées, équipées de kits de nuit, avec une offre de douche embarquée et une restauration minimale, il convient de (ré)intégrer progressivement des prestations complémentaires telles que voitures-lits (1 ou 2 couchettes avec cabinet toilette), voiture-restaurant, accueil personnalisé, embarquement facilité des vélos ...

La commercialisation et la promotion du service doivent recourir à l'ensemble des canaux possibles :

- conseil et vente au guichet (agences de voyages, gares...)
- sites internet
- ventes intégrées à des offres de service globales (tourisme, congrès...)
- marketing ciblé...

A noter que le prix ne constitue pas un handicap majeur pour autant qu'il soit en rapport avec la qualité de service offert, et que la gamme tarifaire comporte une offre à bas prix (confort "standard", hors pointes...).

L'articulation est également importante entre l'offre de train de nuit et les offres de transport public sur les territoires concernés : correspondances, tarifications combinées, mais aussi accès facilité aux places assises du train de nuit sur les parcours d'extrémité en intégration tarifaire avec les transports publics concernés.

Enfin, pour l'avenir, il conviendrait, à notre sens, d'être plus attentif aux correspondances, notamment à Toulouse d'une part avec les trains Toulouse vers Barcelone, d'autre part avec les trains Intercités de la Transversale Sud Bordeaux-Toulouse-Montpellier-Marseille et ceux de la Transversale Pyrénéenne Toulouse-Tarbes-Lourdes-Pau-Bayonne-Hendaye/Irun.

Des lignes trans-européennes à l'horizon 2025 : relier entre elles les grandes capitales, au-delà des frontières nationales, est un véritable atout

Même si la configuration du territoire français est telle que certains trains de nuit ont leur terminus dans des villes moyennement peuplées (hors saison), il importe, partout où cela est possible, d'éviter des terminus aux gares-frontières et d'envisager de relier les capitales régionales des pays voisins, ceci afin d'optimiser le taux de remplissage des trains de bout en bout.

C'est dans cette logique que la France, l'Allemagne, l'Autriche et la Suisse ont signé un accord pour développer les lignes des trains de nuit à travers l'Europe



Nouvelle rame de Nuit Autrichienne Nighjet



Mutualiser avec le transport de marchandises consoliderait la viabilité économique et la qualité

La conviction d'OBJECTIF TRAIN DE NUIT est que la mutualisation, sur certaines relations, du trafic fret et du trafic voyageurs serait de nature :

- à fiabiliser et accélérer les liaisons fret (on ne laisse pas un train de voyageurs plusieurs heures à l'arrêt), voire à les pérenniser (exemple de relations où le trafic deux sens est déséquilibré) ;
- à consolider la viabilité économique des trains de nuit voyageurs, notamment en creux de semaine où, contrairement au trafic voyageurs, le trafic fret est plus important.

L'étude technico-économique en cours sur la liaison Barcelone – Berne – Strasbourg – Francfort est là pour étayer cette thèse, et identifier les conditions de faisabilité technique d'une telle mutualisation. Pour illustrer, rappelons l'existence récente des trains-auto-couchettes, certains trains dits d'autoroute ferroviaire ou les trains emportant de la messagerie.

Produire à coûts maîtrisés permet d'éviter le recours fragile aux subventions publiques

La suppression de la plupart des trains de nuit en France, comme de la majorité des trains Intercités de jour (Corail), est liée à la programmation, dans les années 1980, de la mort de ces trains par :

- d'une part, une concurrence (surévaluée) par les trains à grande vitesse
- d'autre part, la non-programmation du remplacement des voitures-couchettes et des locomotives.

L'organisation dite massifiée des travaux de renouvellement des voies ferrées, et les carences (volontaires ?) dans la commercialisation des trains, ainsi que la détérioration des conditions de correspondances, ont provoqué des baisses de fréquentation qui, toutefois, n'ont pas touché tous les trains. Le déséquilibre financier, de l'ordre de 30% pour la plupart des trains, est donc à analyser avec circonspection (tout est-il fait pour que ces trains soient remplis ?) et surtout à rapprocher du surcoût de production des trains par la SNCF, estimée par elle-même à environ 30%, et plus proche du double quand on analyse les coûts de production du train chez nos voisins européens.

La relance des trains de nuit passe donc, aussi, par une remise à plat des modes de production de ces trains, et de leur contribution aux frais de structure de la société nationale.



Le train de nuit Paris-Briançon en double traction franchit le lac de Serre-Ponçon

Concrètement, OBJECTIF TRAIN DE NUIT formule 10 propositions

- **Un engagement ferme de SNCF Réseau sur la possibilité de desservir de nuit, 365 jours /an** (hors cas de force majeure), de/vers Paris,

- les gares des Aubrais-Orléans, Vierzon, Brive, Souillac, Gourdon, Cahors, Caussade, Montauban, Toulouse... Pamiers... Foix... Latour-de-Carol, Castelnaudary, Carcassonne... Perpignan ... Cerbère/Port Bou
- Brive... Figeac, Capdenac..., Rodez..., Albi
- Veynes, Gap, Chorges, Embrun, Montdauphin, L'Argentière et Briançon,

ainsi que des autres gares intermédiaires citées précédemment de l'ensemble de ces lignes. En cas exceptionnel de détournement d'itinéraire pour travaux, des correspondances optimisées seraient mises en place.

- **Une étude sur la mise en place de nouvelles destinations pour les trains multi-branches** – Exemples : au départ de Brive, une tranche de voitures de trains de nuit pour Aurillac via Biars/Cère/Bretenoux/Laroquebrou ; au départ de Toulouse pour St Gaudens-Montrejeau et Luchon ; le rétablissement des trains de nuit Paris-Nîmes (Cévenol) et Paris-Béziers (l'Aubrac)

- **Un pilotage opérationnel de la production**, impliquant tant l'exploitant des trains que le gestionnaire de réseau, permettant de faire face efficacement à tous les aléas tels que ceux qui ont pu être identifiés à ce jour (sur la base de scénarios pré-établis).

- **L'intégration de voitures-couchettes et de voitures-lits de confort supérieur** (loués le cas échéant), ainsi que d'au moins une voiture offrant des places assises inclinables, un espace restauration avec *a minima* un distributeur d'en-cas et de boissons, et 8 places pour les vélos.



Intérieur voitures couchettes S.N.C.F. 1ère Classe - Intérieur couchette S.N.C.F. 2ème Classe



**Technicentre S.N.C.F. de Périgueux chargé de la rénovation de 71 voitures - couchettes S.N.C.F.
(Pas à notre connaissance de clichés sur l'intérieur des voitures – couchettes rénovées)**



**Intérieur d'un compartiment de nuit confortable de voiture russe
(ex train bleu Paris-Nice)**



Intérieur d'une voiture cabine autrichienne OBB Nightjet



- **Une commercialisation des trains au moins 4 mois à l'avance**, par les différents canaux de distribution (agences de voyages, gares, sites internet, offres intégrées, marketing ciblé ...), avec une gamme de prix intégrant les différents niveaux de confort et une offre à bas prix pour les trajets de nuit, et, pour les trajets d'extrémité de parcours, une tarification intégrée à celles des transports de proximité concernés.
- **Un accueil minima de nuit en gare par local éclairé et chauffé pour les voyageurs ainsi que des correspondances en gares**, en lien avec les autorités organisatrices concernées (trains et cars régionaux, services urbains, transport à la demande...).
- **Une régularisation de la branche Perpignan 365 jours/an et son prolongement jusqu'à Barcelone.**
- **Un dédoublement, 2h plus tôt, de ce train de Perpignan à Paris via Rungis**, sous la formule mixte fret/voyageurs, permettant la pérennisation du train de primeurs Perpignan-Rungis ; idem pour le retour, sauf à rapatrier les wagons vides en queue d'un train Intercités de jour.
- **Une optimisation des roulements de personnel et de matériel roulant**, notamment en limitant les découchés (repos hors résidence), en limitant le ratio de frais de structure à la moyenne pratiquée dans les pays voisins, et en obtenant du gestionnaire de réseau un prix moindre pour les sillons (comme pour le fret nocturne).
- **Rouvrir des lignes de nuit radiales, transversales et internationales**
 Le train de nuit doit devenir le transport de référence pour les longues distances nationales, la desserte de territoires enclavés aux lignes ferroviaires peu performantes ou la desserte de pays limitrophes à la France .
D'où la remise en circulation effective des trains de nuit suite à l'engagement du Gouvernement :
 - **2021 Paris-Nice (Avril 2021) 2021 Paris-Tarbes/Hendaye /Irun (Décembre 2021)**



L'ex- intercités de nuit Paris-Tarbes (La Palombe Bleue) à l'approche de la Gare S.N.C.F. de Pau



Jean-Noël BOISSELEAU, Expert Ferroviaire auprès des Parlementaires et du Président du Département du Lot, Membre du Bureau d'Objectif Train de Nuit, Vice-Président Urgence Ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse en interview en gare de Cahors avec en second plan, le train de mi-journée Toulouse – Paris

**(100% éco assuré par la réutilisation de la rame de nuit) ce train a été remplacé en 2020 par une rame
« corail classique plus confortable»**

La SNCF sera aidée "à hauteur de plusieurs milliards d'euros", déclare le ministre délégué aux Transports Jean-Baptiste Djebbari. *"Si l'État investit des sommes considérables, il attend en retour que la SNCF ait une performance économique, environnementale et sociale de haut niveau"*, prévient toutefois Jean-Baptiste Djebbari dans [Le Figaro du 22 juillet 2020](#) et sur [France Info](#).

"Nous souhaitons que, d'ici dix ans, le réseau ferroviaire soit modernisé ; de telle sorte que l'on puisse faire circuler sans accroc des trains de voyageurs, de jour comme de nuit, ainsi que des trains de marchandises. Pour cela, il faut maintenir le cap de la réforme de 2018, c'est-à-dire un investissement de plusieurs milliards d'euros par an jusqu'en 2022 pour régénérer le réseau ferré" poursuit-il.

Le Président de la République, Emmanuel MACRON a, dans son interview du 14 juillet 2020, déclaré :

« On va redévelopper le fret ferroviaire massivement, on va redévelopper les trains de nuit, on va redévelopper les petites lignes de trains, parce que tout ça permet de faire des économies, permet de réduire nos émissions polluantes ».

Ces dernières déclarations gouvernementales seront-elles suivies d'effet concret, après tant de décennies de désillusions et de frustration pour les Usagers et les Territoires

Vision 2030 pour 15 trains de nuit nationaux



Cartographie : Collectif « Oui au Train de Nuit »



**La nécessité d'une infrastructure très bien entretenue pour assurer
régularité et rapidité des trains**



**L'approche des grandes gares et la nécessité d'une parfaite régulation
pour assurer la fluidité du trafic**

Le Retour en grâce des trains de nuit en Europe

L'Autriche, l'Allemagne, la Suisse et la France ont signé un accord pour relancer et développer l'activité des trains de nuit en Europe.

Les trains de nuit feront bientôt leur grand retour en Europe. Les compagnies ferroviaires française, autrichienne, allemande et suisse ont signé un accord pour renforcer leur coopération et ouvrir de nouvelles liaisons de nuit notamment. Ce protocole a été adopté **le mardi 8 Décembre 2020** en marge du conseil des ministres des Transports de l'Union européenne.

Le Paris-Munich-Vienne devrait faire son retour dès décembre 2021, de même que la liaison Amsterdam-Cologne-Zurich. Des connexions Paris-Berlin et Bruxelles-Berlin, via Mannheim, au sud de Francfort, sont aussi prévues d'ici fin 2023. Le schéma présenté comprend aussi des trains de nuit entre Zurich et Barcelone pour décembre 2024.

"Une mobilité écologique et européenne"

Les parcours précis ne sont toutefois pas encore finalisés. Les chemins de fer fédéraux autrichiens, ÖBB, sont moteurs dans le développement des trains de nuit. Ces services seront assurés par Nightjet, la filiale dédiée aux trains de nuit d'ÖBB.

- Vienne-Bruxelles en train de nuit, c'est désormais possible ! Avis aux défenseurs de la planète

"Dès aujourd'hui, nous évoluons vers le TEE 2.0", s'est félicité le ministre allemand des Transports, Andreas Scheuer, lors d'une conférence de presse en ligne.

Le ministre, qui a inscrit la renaissance du mythique réseau des Trans Europ Express (TEE) au menu de la présidence tournante de l'Union européenne, envisage "un âge d'or du ferroviaire en situation post-Covid".

Côté français, la SNCF était jusque-là frileuse sur ce créneau, mais son PDG, Jean-Pierre Farandou, estime désormais qu'il faut écouter "*la jeunesse (qui) a moins envie de prendre l'avion*", et il a dit son intérêt pour offrir "*un service rénové à ses clients pour une mobilité écologique et européenne*".

La SNCF et ses partenaires européens ont dévoilé, mardi 8 décembre, une nouvelle carte de lignes qui apparaîtront sur le continent dès 2021. "Dès décembre 2021, il sera possible de prendre place dans un train couchette entre Zurich et Amsterdam, ainsi qu'un Paris-Vienne", détaille le journaliste Julien Duponchel sur le plateau du 13 Heures de France 2.

Un transport moins polluant

Au total, six lignes de train de nuit vont être créées en Europe d'ici 2024. En France, pourtant, seules trois lignes fonctionnent encore : Paris-Briançon (Hautes-Alpes), Paris-Latour-de-Carol/Cerbère (Pyrénées-Orientales), Paris-Rodez (Aveyron). Les trains de nuit ne représenteraient que 3% du trafic Intercités, il convient d'être très prudent sur la réalité de ces chiffres ...vu les aléas de réservation, de circulation, voire des suppressions en quantité des trains de nuit et Néanmoins, "*ces lignes sont plébiscitées par les jeunes. Elles sont souvent moins chères*", argumente Julien Duponchel. *Et puis, un autre argument est celui de l'écologie : pour relier Paris et Vienne, le train serait par exemple quatre fois moins polluant que le même trajet en voiture et six fois moins qu'en avion.*"

Les trains de nuit ou comment voyager proprement en Europe

La concurrence aérienne low cost semblait avoir tué les trains de nuit. Et pourtant, des opérateurs ferroviaires européens ont réinvesti dans ce service et connaissent une forte hausse de fréquentation. Tandis que des collectifs citoyens plaident pour ce transport longue-distance très vertueux.

Il fut un temps où il était possible de voyager par train de nuit vers la plupart des grandes villes européennes. En Belgique, jusqu'au début des années 2000, les voyageurs pouvaient s'installer dans un train couchette en gare de Schaerbeek (Bruxelles) ou de Bressoux (Liège) et se réveiller le lendemain dans le sud de la France ou en Italie.

Depuis lors, la concurrence aérienne a profondément modifié la carte du transport en Europe : le boom des vols low cost et la multiplication des aéroports régionaux (soutenus par des subsides publics) se sont traduits par une forte croissance du trafic aérien (plus de 1 milliard de voyageurs en Europe par an) et un déclin du service des trains de nuit (lire cet article de la Tribune de Genève : [Comment les vols low cost ont tué trains de nuit et TGV](#) et cet article du magazine Slate : [Air et rail, les meilleurs ennemis](#)).

Or, selon Eurostat, la moitié des voyageurs aériens ont pour destination un autre pays européen, souvent limitrophe. Plus de 500 millions de passagers pourraient ainsi préférer prendre un train de nuit, si ce service était existant et à prix comparable, pour arriver frais et dispo directement dans le centre-ville de la destination de leur choix – sans avoir pollué le ciel par avion.

Les trains de nuit sont un vrai outil de mobilité pour des petites distances (moins de 1.500 kms)de report de l'avion sur le rail.

Le coût du kérosène augmentera

Soyons clair : tant que le kérosène sera défiscalisé en Europe, l'avion restera longtemps plus compétitif, malgré son caractère énergivore et son impact désastreux sur l'environnement.

De nombreuses associations environnementales réclament la fin des avantages fiscaux accordés aux énergies fossiles et - depuis 1944 ! - au kérosène (lire par exemple cette récente [étude](#) du WWF-Belgique). Des discussions sont en cours entre plusieurs pays européens en vue d'instaurer une taxe sur le kérosène, légalement possible pour les vols intra-européens, ce qui générerait des revenus importants pour les Etats - qui pourraient ainsi investir dans les transports moins polluants.

Mais nous partons du principe que le pic pétrolier imminent et les politiques climatiques européennes nous imposeront, plus ou moins rapidement, une profonde sobriété énergétique, qui induira de nombreux changements de comportements (lire notre article : [Entre pic pétrolier et réchauffement climatique, voici le temps de la sobriété énergétique](#)).

Avec le déclin pétrolier, le coût du kérosène – même défiscalisé – pèsera de plus en plus sur le prix des billets d'avion. Et si les Etats européens décident, non plus de soutenir des aéroports régionaux, mais de réinvestir dans le rail pour désenclaver leurs territoires (mesure climatique au bénéfice de la collectivité), l'on pourrait voir renaître un service de trains de nuit attractif.

Or, nous assistons déjà aux prémices d'une renaissance

Constatons d'abord que les trains de nuit, jugés – à tort - peu fréquentés et peu rentables, ont surtout été abandonnés à l'Ouest de l'Europe (et singulièrement au Benelux et en France), tandis que ce service reste encore très présent à l'Est.

Une nouvelle clientèle orientée « Climat »

Les acteurs européens du rail suivent ces success-stories avec grand intérêt et réalisent qu'ils ont sous-estimé le potentiel des trains de nuit. « Il y a une nouvelle génération qui veut choisir consciemment le train au lieu de l'avion », explique ainsi Pier Eringa, président de European Rail Inframanagers. « Ces voyageurs doivent être séduits par les prix, le confort, la commodité et une durée de voyage attrayante » (lire cet [article](#) du Telegraaf).

Des collectifs citoyens réclament le retour de ce service

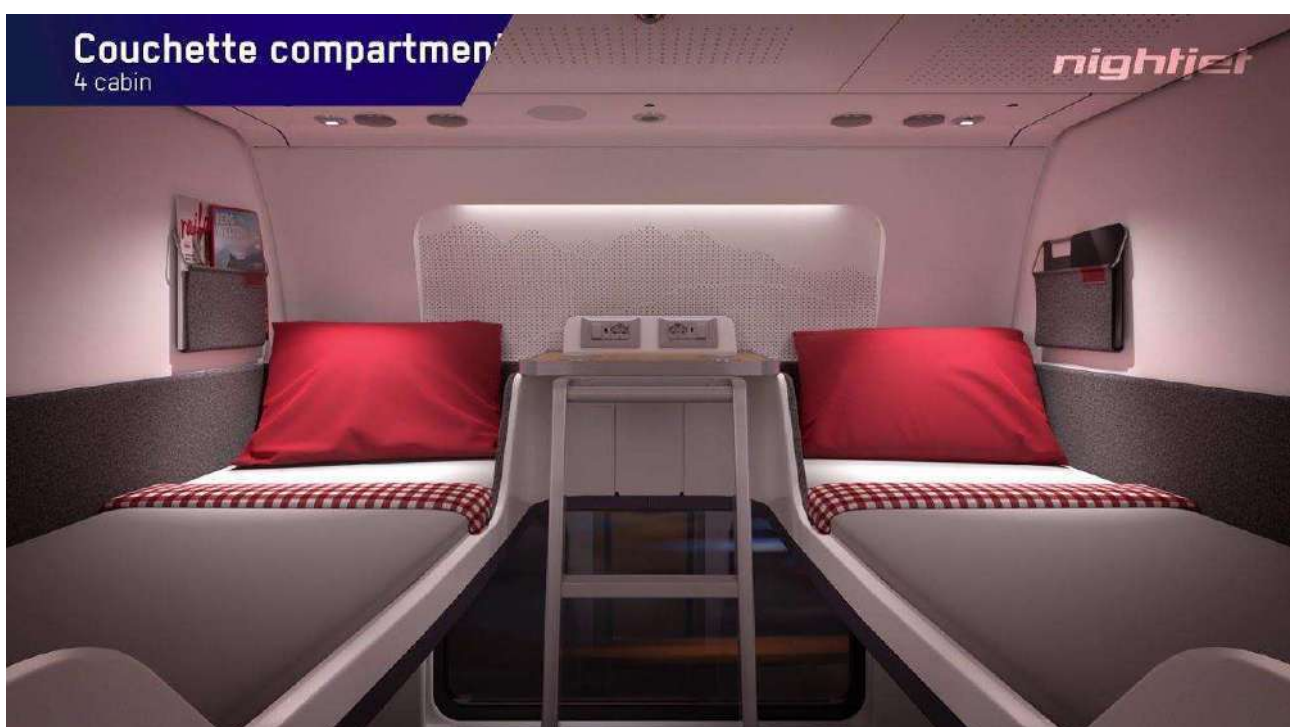
Partout en Europe, des collectifs citoyens se sont formés pour réclamer le retour des trains de nuit, preuve qu'il y a une demande.

Au niveau européen, le réseau [Back on track](#) sensibilise les décideurs du rail afin de redéployer ce service.

En France, le collectif [Oui au train de nuit](#) est particulièrement actif. Nous vous invitons à lire leur [enquête d'investigation](#) sur les Intercités de Nuit. Cette enquête, passionnante et régulièrement remise à jour, vous permettra de saisir les causes du déclin de ce service en France mais aussi les enjeux et le potentiel de redéploiement en France et en Europe.

Le contre-exemple français de la configuration du réseau

Une des caractéristiques de la France réside dans son infrastructure ferroviaire radiale au départ de Paris (en étoile). Les Français du Sud qui souhaitent rejoindre une autre grande ville par le train se voient donc fréquemment obligés de faire une étape à Paris, ce qui augmente inutilement le nombre de kilomètres, la durée du trajet et le coût du billet.



La success-story autrichienne - Leader en Europe

Ensuite, regardons de plus près l'exemple de l'ÖBB, la compagnie ferroviaire autrichienne, qui a relancé avec succès le plus grand service de trains de nuit en Europe (clichés pages précédentes).

Fin 2016, ÖBB a repris les lignes fermées par l'opérateur allemand, jugées peu fréquentées et peu rentables. L'opérateur autrichien a déployé un réseau de nuit, baptisé [Nightjet](#), qui relie 10 pays : l'Allemagne, l'Autriche, la Suisse, l'Italie mais aussi, grâce à des partenariats, la République Tchèque, la Pologne, la Slovaquie, la Slovénie, la Croatie et la Hongrie.

En un an, la compagnie annonce que ce service est déjà rentable et compte passer de 1 million de voyageur en 2016 à 5 millions d'ici 2022.

Pour y arriver, ÖBB a investi dans du nouveau matériel roulant interchangeable sur les différentes lignes nationales : une stratégie essentielle pour garantir un service sans interruption sur de longues distances.

Fort de son succès, l'opérateur autrichien envisage à présent une extension de son service vers les Pays-Bas, qui souhaitent décharger la fréquentation de l'aéroport de Schipol (lire cet [article](#) du Telegraaf). Ce projet d'extension laisse même espérer un arrêt en Belgique, tandis qu'une liaison entre la Grèce et l'Europe centrale est à l'étude.

Plusieurs niveaux de confort sont proposés : compartiments de 6 places assises, 4 ou 6 couchettes et 1 à 3 lits qui peuvent être réservés pour une utilisation privative (famille, groupe d'amis, personne seule).

Les prix minimum s'échelonnent de 29,90 € en place assise à 139,90 € en compartiment individuel petit déjeuner compris.

Des services de trains auto-moto-nuit (places-assises, couchettes ou compartiments-lits) sont proposés sur plusieurs relations au départ de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Suisse, de l'Italie et de la Croatie. Tous les trains Nightjet possèdent au moins une voiture adaptée munie d'un compartiment-couchettes pour accueillir les [personnes à mobilité réduite](#). Tout le matériel est climatisé et apte à circuler à 200 km/h. Le service applicable depuis le 13 décembre 2020 comporte 25 liaisons quotidiennes (sauf celle avec Bruxelles, qui ne circule que trois fois par semaine) plus deux liaisons saisonnières pour l'été.



La success-story suédoise

Le réseau ferré suédois veut acquérir des trains de nuit neufs

- l'administration suédoise en charge des infrastructures – a émis le souhait d'acheter elle-même les futurs trains de nuit. L'objectif est de fournir l'ensemble du matériel roulant nécessaire aux opérateurs des lignes de nuit entre Stockholm et le nord du pays. L'investissement porterait sur 16 locomotives et 100 voitures neuves, pour un montant avoisinant 350 millions d'euros.

Les trains de nuit SJ relient directement les plus grandes villes de Suède comme Göteborg, Östersund, Luleå, Stockholm et Malmö. De plus, des correspondances sont disponibles dès l'arrivée du train à destination des petites villes populaires comme Åre, Kiruna, Narvik (Norvège) et Sundsvall. Tous les trains de nuit SJ proposent des repas copieux froids ou chauds, des boissons, des en-cas et des petits-déjeuners complets. Vous pouvez également apporter votre propre nourriture pour votre voyage de nuit. Les vélos ne sont pas autorisés à bord des trains de nuit SJ pour des raisons de sécurité, mais les skis sont autorisés à condition qu'ils soient rangés dans une housse.

La SJ, l'opérateur ferroviaire suédois a également réinvesti dans son train de nuit entre Stockholm et Malmö, notamment dans les niveaux de confort et un meilleur horaire. Dès 2014, ce service a gagné 65% de fréquentation sur un an et atteint la rentabilité. Pour accompagner cette hausse du trafic, SJ compte embaucher 500 agents de conduite et contrôleurs.

Il n'existe pas de meilleure solution pour parcourir les vastes étendues de la Suède que celle d'opter pour le confort d'un train de nuit ; la compagnie ferroviaire suédoise SJ propose des services de train de nuit qui comptent parmi les plus modernes de toute l'Europe. Différentes solutions de couchage s'adaptent à tous les besoins : des simples cabines-couchettes à 6 lits aux compartiments privés de 1^{re} classe avec douche et W.C. privés.



L'Allemagne propose de relancer 8 trains trans-européens

Donnés pour très en difficultés en 2016, avec la suppression du réseau « CityNightLine » les trains de nuit allemands de la DB se relèvent grâce à la compagnie autrichienne ÖBB, qui transporte 1,4 millions de passagers par an.

L'Allemagne a proposé à l'Union Européenne un réseau de trains de nuit et de jour « Trans-Europ-Express 2.0 ». Associés à la démarche, la France, la Suisse et l'Autriche ont d'ores et déjà annoncé en décembre 2020 le lancement de 6 nouveaux trains de nuit en coopération. A l'heure où les trains de nuit sont de plus en plus demandés, voici une analyse des enjeux et des propositions innovantes.

Retour sur les propositions TEE 2.0

Le 21 septembre 2020, le ministre allemand des Transports a présenté à ses homologues européens le projet « Trans-Europ-Express 2.0 », qui vise à mettre en place, à l'horizon 2025, un réseau cadencé de trains de nuit et de jour pour interconnecter l'Europe. Objectif : protéger le climat, en incitant à prendre le train plutôt que l'avion, y compris sur de longues distances.

C'est une révolution dans la stratégie de l'Allemagne, qui a démantelé ses trains de nuit en 2016. Pour autant, un certain nombre d'a priori en défaveur des trains de nuit demeurent. TEE 2.0 insiste surtout sur la construction de Grands Projets d'infrastructures – ferroviaires et autoroutières – qui sont loin d'être l'action à mener en priorité pour déployer les trains de nuit. A l'heure où de nombreux pays européens demandent la renaissance des trains nocturnes, faire évoluer la stratégie du géant allemand est une étape importante.



Des trains directs Paris-Berlin-Varsovie ou Berlin-Lyon-Barcelone

Le concept TEE 2.0 fait écho au réseau Trans-Europ-Express (TEE) qui a relié les métropoles d'Europe de l'Ouest, entre 1957 et 1987. Fruit de la coopération de 7 compagnies nationales, il proposait déjà une alternative confortable au trafic aérien.

Le concept TEE 2.0 présenté par le ministre allemand des Transports Andreas Scheuer propose aussi bien des trains de nuit que des trains de jour. Les liaisons de jour relieraient trois ou quatre pays européens **sur de longues distances (jusqu'à 2000 km)**. Parmi les lignes envisagées à court terme : Paris-Bruxelles-Cologne-Berlin-Varsovie, Berlin-Francfort-Lyon-Barcelone, Amsterdam-Cologne-Bâle-Milan-Rome, ou encore Amsterdam-Bruxelles-Paris-Lyon-Barcelone. Pour les trois premières, il faudra compter un peu plus de 13 heures de trajet et environ 11 heures pour la dernière citée.

Principales caractéristiques de ces lignes envisagées : elles empruntent le plus possible de lignes et de tronçons à grande vitesse, et elles sont censées s'insérer dans le « *Deutschlandtakt* », le « **plan de cadencement allemand** », concept qui évoque le tic-tac de l'horlogerie de précision allemande.

L'objectif du Deutschlandtakt – qui devrait être progressivement mis en place au cours des prochaines années en Allemagne – est de relier les villes entre elles avec **un départ toutes les demi-heures**. L'objectif est également de garantir des correspondances optimisées entre trains longue distance et trains régionaux. De plus il s'agit de fluidifier le trafic, y compris pour le fret. Avec TEE 2.0, l'Allemagne souhaiterait étendre ce « cadencement allemand » à l'Europe : « *le TEE 2.0 coordonne de la meilleure manière possible des réseaux nationaux optimisés afin de proposer une offre européenne* ».

Le plan TEE 2.0 prévoit une seconde phase avec la recherche de gains de temps supplémentaires, qui nécessitent la réalisation de Grands Projets d'infrastructure en Allemagne et en Europe. Or sur le terrain, ces projets ont des opposants, qui proposent des alternatives moins impactantes environnementalement et moins onéreuses. Citons le « corridor est-ouest » allemand via la nouvelle gare souterraine de Stuttgart (le fameux – et controversé – projet « Stuttgart 21 »). Et surtout le tunnel autoroutier et ferroviaire de 18 km sous la mer Baltique (projet Fehmarn Belt),



GRANDE BRETAGNE : COUP DE JEUNE SUR LES TRAINS DE NUIT

Les trains de nuit insulaires ont non seulement survécus, mais ils se sont donnés un « coup de jeune ».

En 9 heures de trajet, le Night Riviera relie la gare londonienne de Paddington à Penzance. Ce train est toujours composé de voitures livrées du temps de British Rail, mais méconnaissables depuis la modernisation poussée qu'elles ont subie à la fin des années 2010. Entre Londres et l'Ecosse, la transformation a été totale pour le Caledonian Sleeper.



Caledonia Sleeper en gare de Londres Euston

Les voitures héritières de British Rail ont été remplacées, il y a 2 ans, par 75 nouvelles voitures (4 rames de 16 voitures plus réserve) construite par CAF et présentant 4 niveaux de confort :

- places assises « confortables »
- compartiments « classiques » à deux lits superposés
- compartiment « club » à 1 ou deux lits
- Calédonian double avec lit double.

Une voiture club sert également pour les repas.

LA SUISSE, également en première voie

En plein débat climatique, plusieurs mouvements, en Suisse et à l'étranger, demandent la résurrection des liaisons ferroviaires nocturnes, rares en Europe de l'Ouest.



**Isabelle Chevalley, Parlementaire Suisse et Vice-Présidente
d'Objectif Train de Nuit en interview télévisé**

Selon un récent sondage, 60% des Suisses voyageraient volontiers en Europe en utilisant les trains de nuit. La mobilisation pour sauver cette offre de voyage qui devient rare se fait de plus en plus importante.

Paris-Barcelone ou Zurich-Berlin, de nuit et en train c'est fini, ou presque. Les offres de voyages de nuit se raréfient dans la plupart des pays européens. On invoque la fréquentation en baisse, la cherté des voyages ou le manque d'infrastructure adaptée.

Mais cela ne laisse pas indifférent. Les pétitions en ligne se multiplient et désormais une association s'est créée pour faire du lobbying à l'échelle européenne. "Objectif train de nuit" réunit des passionnés de train, des députés européens ou des politiciens de plusieurs pays, dont la Suisse, désireux de redynamiser l'offre, avec pour principal argument, des déplacements plus soucieux du changement climatique.

L'offre existante de trains de nuit passera de six à dix lignes. De nouveaux trains de nuit sont prévus de la Suisse vers Amsterdam, Rome et Barcelone. Les CFF et les ÖBB, les chemins de fer fédéraux autrichiens ont signé une déclaration d'intention en ce sens à Zurich.

Le nombre de passagers dans les trains de nuit en provenance de la Suisse a augmenté de plus de 25% par rapport à l'année précédente, ont communiqué les CFF. Estimant qu'il s'agit d'une « tendance durable », les deux partenaires souhaitent développer un réseau « attrayant » afin de transférer davantage de voyageurs vers le rail et de contribuer à la réduction des émissions de CO2 dans le secteur du voyage.

Les ÖBB exploitent déjà 19 lignes Nightjet et huit liaisons supplémentaires avec d'autres partenaires. Dans le plan d'extension du réseau Nightjet Suisse 2024, dix lignes partiront de Suisse, pour un total de 25 destinations, écrivent les CFF.

Liaison quotidienne vers Amsterdam

Parmi les nouveautés, une liaison quotidienne vers Amsterdam est prévue dès décembre 2021. Deux trains distincts devraient rallier Berlin et Hambourg à partir de 2023, selon les CFF.

En outre, des liaisons vers Rome et Barcelone sont en cours de discussion. La ligne vers Barcelone devrait s'arrêter à Lausanne et à Genève, d'après les CFF.



**Sur ce cliché
on peut observer la propreté des quais, assises, lampadaires**

LA BELGIQUE aussi très impliquée dans les trains de nuit

Après 16 ans d'absence, le train de nuit avait fait son grand retour sur le sol belge, le lundi 20 janvier 2020. Mais cette initiative résultait d'une volonté de la compagnie ferroviaire autrichienne ÖBB, et non de la SNCB. Les raisons ? Entre l'absence de matériel roulant adapté, le manque de formation du personnel et le prix (trop) élevé du sillon, le retour de ce type de transport ne fait donc pas partie des priorités en Belgique.

"Le prix du sillon correspond au coût à payer par la compagnie en fonction de l'heure et du type de trajet. Et il faut savoir qu'en Belgique, le coût de ces sillons est un des plus élevés d'Europe. Mais d'ici quelques mois, son prix devrait diminuer. L'absence de matériel adapté est également un problème chez nous, tout comme le fait que le personnel de bord n'est pas formé à ce type d'offre", explique Arnaud Wieclawski, cofondateur du collectif citoyen Back on Track Belgium, l'antenne belge du mouvement Back on Track, qui milite pour le retour des trains de nuit en Europe.



Cependant, à peine six mois après, en juin 2020, Mélissa HANUS, la plus jeune parlementaire de Belgique et Vice-Présidente Objectif Train de Nuit, obtient une grande victoire au Parlement. Sa résolution "pour un soutien européen au transport ferroviaire international de voyageurs" est votée avec une large majorité, après plus d'un an de travail et de négociations. Cette résolution encourage le retour du train de nuit en Belgique.

La résolution demande au gouvernement fédéral de défendre au sein de l'Union européenne « une politique de soutien financier au développement et à l'accessibilité du transport international ferroviaire, notamment via un mécanisme, comme une taxe européenne sur le carburant des avions, qui compense le désavantage lié au coût structurel du transport ferroviaire ».

Le texte demande aussi au gouvernement « de prendre toute initiative avec les États membres voisins pour réduire le coût des sillons ferroviaires pendant la nuit ».

Un amendement d'Ecolo-Groen demande également « d'examiner quelles nouvelles routes internationales ont du potentiel pour la Belgique et ce qui est nécessaire pour réaliser celles-ci ».

Le 20 janvier 2020 marquait le retour d'une ligne ferroviaire de nuit en Belgique, entre Bruxelles et Vienne, exploitée par la compagnie autrichienne ÖBB. « Avec le recul, on se rend compte que c'était une erreur de supprimer les trains de nuit au regard des enjeux climatiques », a déclaré Mélissa Hanus (PS).

« Symboliquement, c'est un signal fort que nous votions ce texte cette semaine, à l'heure où l'on a décidé de rouvrir les frontières, où les déplacements internationaux professionnels ou privés reprennent » (Belga).



Ambiance ferroviaire nocturne en gare de Bruxelles-Midi

En ITALIE, une situation en progression des trains de nuit



Les deux itinéraires proposés par Thello entre la France et l'Italie sont : De Paris à Venise en train de nuit, avec des arrêts intermédiaires à Dijon, Milan, Brescia, Vérone, Vicence et Padoue. De Milan à Marseille en train de jour, notamment via Nice, Savone et Gênes.

La situation est celle du maintien d'une quinzaine de lignes nationales, qualifiés d'Intercity Notte et de près de dix lignes internationales opérés par ÖBB ou Trenitalia.

Au niveau national, on notera des trains bi-branche notamment pour la desserte au-delà du détroit de Messine des côtes Nord et Sud de la Sicile et des dessertes dédoublées chaque jour. Il y a aussi des offres tarifaires pour combiner train de nuit et train à grande vitesse (Frecciarossa) à l'arrivée à Rome, Bologne ou Milan. Les voitures de nuit sont en cours de rénovation intérieure et extérieure avec un "branding" Intercity non pas si loin des anciens "lunéa" français. L'offre de service sur les trains de nuits italiens nationaux comporte des places assises, des couchettes en compartiment 6 places, 4 places (renommées «confort») et des wagons-lits (renommés «de luxe»).

On notera par exemple que l'offre de wagon-lit sur la ligne internationale Paris-Venise a été doublée depuis juillet 2017.

Le confort des trains de nuit Paris-Venise

Pour l'ensemble des départs, 2 niveaux de confort sont disponibles : les cabines-lits et les compartiments couchettes.

- [Les cabines-lits Standard et Premium, idéales pour un voyage en couple](#)
- [Les compartiments couchettes 4 et 6 personnes, parfaites pour les familles et les groupes d'amis.](#)

Confort cabine-lits

Dotée d'un espace toilette et de prise pour rasoir électrique, la cabine-lit vous garantit un confort optimal. Appréciez le confort d'un lit et de sa couette dans le calme de voitures équipées d'un système d'insonorisation renforcé.

Les lits sont préparés avec **un drap**, **un oreiller** et **sa taie** et une **couette avec sa housse**. Une serviette de toilette est mise à disposition des passagers. Une **trousse de voyage** avec des accessoires de toilette, des **chaussons** ainsi qu'une **bouteille d'eau** vous sont **offerts**.

Pour vous souhaiter la bienvenue, un **verre d'accueil** vous est offert à votre arrivée à bord. Le lendemain matin, pour bien commencer votre journée, profitez d'un **petit-déjeuner, inclus dans le prix de votre voyage**.

La cabine-lit Premium pour 1 à 2 personnes

Avec une salle de bain privée équipée d'un lavabo, d'une douche et d'un WC, la cabine Premium vous offre le maximum du confort. Ce confort est disponible uniquement pour les passagers réservant une cabine entière.

La cabine-lit Standard pour 1 à 3 personnes

Chaque cabine dispose d'un coin lavabo et de 3 lits (1,80 m x 80 cm). Vous pouvez bénéficier de ce confort en partageant votre cabine lit avec d'autres passagers. Tous les trains de nuit Thello Paris-Venise disposent d'une voiture restaurant proposant un [service bar et restauration](#).

Depuis votre départ jusqu'à votre destination, l'équipage est là pour s'assurer de votre bien-être et de votre sécurité. Après votre installation, le personnel de bord vous informe du déroulement du voyage et des formalités de police pour le franchissement des frontières. Durant votre voyage, vous avez la possibilité de dîner au restaurant ou de partager un moment dans notre espace bar.



Intérieur Cabine Accompagnateur Train Thello

L'ESPAGNE, une situation intérieure compliquée mais l'espoir de nouvelles liaisons internationales de nuit

Il s'avère que le matériel roulant de lignes intérieures serait vieillissant, désuet en matière de confort, avec certains problèmes de fiabilité. S'ajoute, comme pour les autres nations européennes, la crise sanitaire, économique et sociale qui diminue sensiblement le recours aux déplacements.

Dans ce contexte, il faut souligner la formule remarquable certes restreinte en nombre de liaisons de « Trenhotel », qui est le service de train de nuit longue distance de la compagnie espagnole [Renfe](#). Il a été conçu pour des **itinéraires internationaux** entre l'Espagne, le Portugal, ainsi que pour des **itinéraires nationaux** entre plusieurs villes d'Espagne.

Renfe exploite 4/5 des liaisons nationales d'Espagne, et 2 internationales avec des trains Talgo.

Capables de voyager à plus de 200 km/h, ces trains « trenhotel » possèdent plusieurs classes, des cabines avec des lits et des voitures-restaurants.

Les classes des trains Trenhotel Renfe offre plusieurs classes et niveaux de confort à bord du Trenhotel. Toutes les voitures du train ont la climatisation et de l'espace pour les bagages.

Deuxième classe / Turista

Les wagons de la deuxième classe comptent 36 sièges inclinables et équipés de tables pliantes orientés dans le sens de la marche.

Classe affaires / Preferente

Dans la classe affaires, les wagons comptent 26 sièges s'inclinant davantage qu'en deuxième classe. Ces sièges sont plus larges et sont équipés de tables pliantes vous permettant d'ajuster la position du dossier de l'accoudoir. La moitié des sièges sont orientés dans le sens de la marche.

Première classe / Gran Clase

Les sièges de la première classe sont inclinables jusqu'à 136°, disposent de beaucoup d'espace entre les rangées (1,33 m) et permettent d'ajuster l'inclinaison des repose-pieds et des appuie-têtes. En plus des tables pliantes, du système audio à quatre canaux, du porte-revues et des prises électriques, une couverture est aussi fournie en hiver.

Chambre deuxième classe / Cama Turista

Ces cabines possèdent 4 lits (2 supérieurs et 2 inférieurs), un lavabo, des draps et des serviettes. Si vous voyagez seul, vous pouvez choisir entre une cabine réservée aux femmes ou aux hommes. Et si vous souhaitez réserver un compartiment entier, vous devrez acheter 4 billets.

En outre, l'Espagne toute proche sait faire circuler des trains jour et nuit à vocation touristique ; on peut citer :

- le transcabrique /gran lujo (Découverte paysages du Nord Asturies, Galice,etc/)
- l'express de la Robla également au Nord du pays (Léon - Bilbao)
- le train du Pèlerin (Madrid-St Jacques de Compostelle)
- Al Andalus (circuit en Andalousie) cliché ci-après

CFF souhaite coopérer avec la SNCF et RENFE pour des trains de nuit Zurich-Barcelone

Selon la compagnie autrichienne ÖBB, qui relance les trains de nuit en Europe de Hambourg jusqu'à Rome, « *le train de nuit est un secteur particulier qui ne peut fonctionner qu'avec des coopérations transfrontalières fortes* ». Ainsi, les trains de nuit ÖBB sont tractés par des locomotives italiennes, allemandes ou suisses et les billets sont vendus aussi par les chemins de fer allemand.

«La concurrence seule ne résoudra rien, c'est plutôt la coopération entre les compagnies des différents pays qui est la clef de la réussite des trains de nuit en Europe» a déclaré Kurt Bauer, manager ÖBB.

Lors du lancement du nouveau train de nuit multi branches au départ de Berlin en décembre 2018, M. Bauer a encore analysé que « *ce projet est issu de la coopération avec les compagnies ferroviaires publiques de pas moins de cinq pays – l'Allemagne, la Pologne, la République tchèque, la Slovaquie et la Hongrie. Des compagnies ferroviaires privées ne pourraient pas aboutir à un tel résultat* ».

Interview de Toni Häne (extrait) :

« Aujourd'hui, beaucoup de voix s'élèvent pour demander davantage de trains de nuit. Quelle réponse leur apportez-vous ?

Nous analysons la demande. Nous voulons savoir sur quelles relations nous pouvons compter sur un taux de remplissage suffisant, y compris en dehors de la période estivale. Les trains de nuit pour Berlin et Hambourg sont complets des semaines à l'avance. Des trains supplémentaires seraient sans doute utiles. Et nous examinons aussi d'autres destinations. Personnellement, je veux le retour du train de nuit pour Barcelone. C'est clairement ma priorité

De nouveaux trains de nuit sont nécessaires au départ de la Catalogne et de l'Espagne

Et que faut-il pour que ces projets se concrétisent?

Avant tout, il faut une volonté commune de proposer cette offre. Si les chemins de fer français et espagnols participent, nous pourrions faire rouler ce train de nuit. Je crois que la demande serait au rendez-vous. Mais à condition, en effet, que nos partenaires jouent le jeu. C'est d'ailleurs ce qui s'est passé pour ÖBB. Avant de reprendre les trains de nuit allemands, les Autrichiens nous ont demandé si nous pouvions les aider à Zurich. Aujourd'hui, Zurich est le deuxième pôle de trains de nuit en Europe après Vienne.

Demandez-vous des subventions ou la prise en charge d'un éventuel déficit ?

Aujourd'hui déjà, nous ne rentrons pas dans nos frais en ce qui concerne les services que nous fournissons en lien avec l'offre de trains de nuit d'ÖBB. Notre priorité est de déterminer pour quelles relations, il existe une vraie demande. Puis nous devons contacter les chemins de fer partenaires concernés. Ce n'est qu'à ce moment-là que se posera la question de la rentabilité et d'un éventuel financement d'amorçage.

Le Conseil fédéral pourrait exiger que vous préleviez annuellement 30 millions de francs suisses sur les bénéfices réalisés sur les grandes lignes pour les consacrer à un réseau de trains de nuit.

Ce ne serait guère pertinent. Il faut mettre l'argent là où une demande avérée existe. Si nos clients et nos chemins de fer partenaires jouent le jeu, nous serons ravis de faire circuler des trains de nuit à destination de Barcelone ou d'autres métropoles européennes. Nous pourrions aussi proposer de nouvelles relations de jour vers Bologne et Turin. Qu'au bout du compte une péréquation soit nécessaire me semble assez évident. Et si c'est ce que veulent les usagers du rail, les CFF seront au rendez-vous. » Article original : Pascal Tischhauser interview Toni Häne, "[Le nombre de chantiers va augmenter](#)", Blick.ch, 7 août 2019

2^e controverse : revenir sur terre pour estimer le potentiel respectif de la Grande Vitesse et des trains de nuit

Le train de nuit Zurich-Barcelone a circulé jusqu'en 2012. Il a été supprimé un mois avant l'ouverture de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Perpignan-Barcelone. Finalement, la LGV a pris une part de marché très réduite : en 2015, entre la France et l'Espagne, 100 millions de passagers ont pris la voiture, 12 millions l'avion, 7 millions l'autocar, 1,3 millions les différentes voies ferrées. La LGV n'a transporté que 800 000 voyageurs. La LGV Perpignan-Figueras a même vécu une faillite par manque de trafic (seulement 15 % du trafic voyageur prévu a été réalisé, et 8 % du trafic fret).

Refinancée par les États, le difficile équilibre économique de cette LGV reste à trouver.

En 2006, les Talgos de nuit et de jour transfrontaliers avaient eux aussi transporté 800 000 voyageurs jusqu'à Montpellier, Zurich, Milan et Paris.

La LGV n'a donc pas attiré plus de voyageurs, malgré le très lourd investissement. En France et en Espagne, le potentiel des LGV continue à être clairement surestimé pour les distances de plus de 750 km. Il existe aujourd'hui encore un « mythe » du TGV qu'on croit capable de proposer des voyages presque instantanés. Or sur les distances de 750 à 1500 km, le voyage dure nécessairement plus de 3 à 10 heures, ce qui est long et peu attractif de jour. Le train de nuit est nécessaire pour arriver tôt et pour voyager en dormant, donc sans perte de temps !

Aujourd'hui le voyage en train de jour de Zurich à Barcelone dure plus de 10h et oblige à plusieurs changements. En 2012-2013, la suppression des trains de nuit entre l'Espagne et Paris/Zurich/Milan a été précipitée et elle n'était pas justifiée.

Alors bientôt une renaissance ? Et pour tous les Trains de Nuit Européens !!!

AL ANDALUS Train de jour/nuit « haut de gamme » en découverte de l'Andalousie



En train de nuit + TGV, l'Europe est à portée de main !

