



“Trains de nuit : relier la France autrement”

Mercredi 18 février 2026
Palais Bourbon



COLLOQUE



PROPOS INTRODUCTIFS

Mme Valérie Rossi, députée des Hautes-Alpes

Mme Olga Givernet, députée, membre de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

M. Philippe Tabarot, ministre chargé des Transports
(enregistrement vidéo)

M. Stéphane Coppey, président Destination Trains de nuit



“Trains de nuit : relier la France autrement”

Mercredi 18 février 2026
Palais Bourbon



TABLE RONDE N°1
ETAT DES LIEUX, DYNAMIQUE ET OBSTACLES



TEMOIGNAGES

Mme Marie-Josée Allemand, députée des Hautes-Alpes

Mme Marie Pochon, députée de la Drôme

M. Christophe Proença, député du Lot

M. Aurélien Pradié, député du Lot

M. Jean-Marc Vayssouze-Faure, sénateur du Lot

M. Jean-Noël Boisseleau, vice-président Destination Trains de Nuit

M. Christophe Fanichet, PDG SNCF Voyageurs

M. Etienne Delpy, SNCF Réseau



“Trains de nuit : relier la France autrement”

Mercredi 18 février 2026
Palais Bourbon



TABLE RONDE N°2
AMÉLIORATIONS À COURT TERME ET
HOMOLOGATION DES MATÉRIELS RÉNOVÉS



1 : SITUATION ACTUELLE ET PERSPECTIVES

par Charles-Henri PAQUETTE, Destination Trains de Nuit



1 : UNE DEMANDE QUI NE FAIBLIT PAS

Depuis leur relance opérée en 2021, l'appétence envers les trains de nuit ne faiblit pas.

Bien au contraire, 885 000 voyageurs ont été transportés en 2025 sur les 5 lignes conventionnées par l'Etat.

Le taux d'occupation dépasse 80 % sur certaines lignes, traduisant une saturation fréquente.

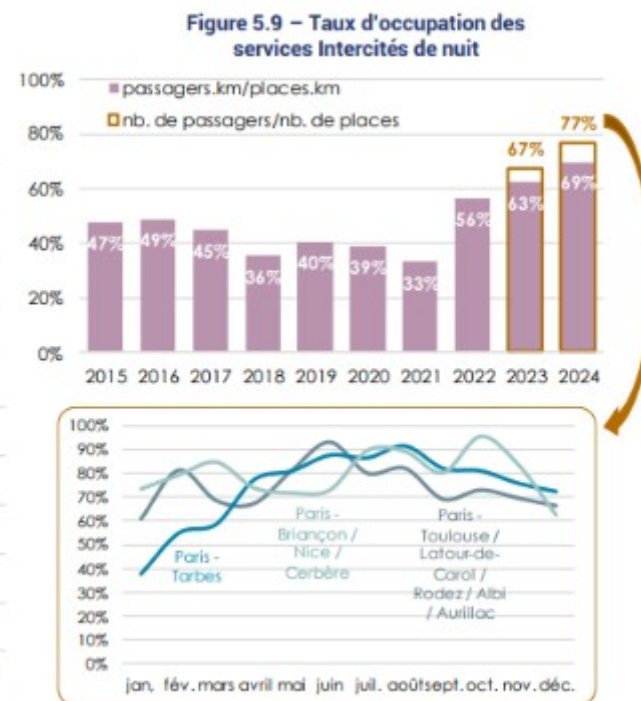
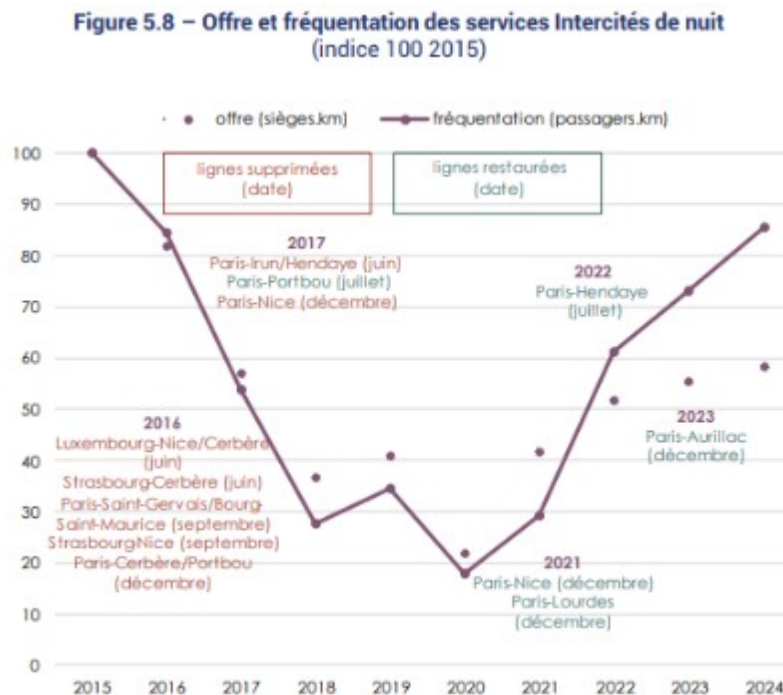
La demande n'est pas satisfaite du fait de la faible mobilisation du parc existant (129 voitures).

Le renforcement de la composition des trains existants offrirait un premier ballon d'oxygène.



1 : DES TAUX D'OCCUPATION ÉLEVÉS

- La fréquentation des trains de nuit domestiques progresse de nouveau plus vite que l'offre en 2024
- Le trafic est en nette progression pour la quatrième année consécutive (+17 % en 2024 par rapport à 2023, +150 % par rapport à 2019) et continue de se rapprocher de son niveau de 2015.
- La dynamique de fréquentation s'observe principalement par la progression des taux d'occupation, traduisant une demande qui croît plus vite que l'offre.
- Ramené au nombre de places, ce taux d'occupation « au trajet » 2024 atteignait 77 %, dépassant occasionnellement 80 % voire 90 % en moyenne mensuelle au cours de l'année.



1 : UNE QUALITE DE SERVICE TRÈS PERFECTIBLE

En janvier 2026, sur 12 trains par nuit (14 le vendredi et le dimanche), soit 460 trains

- 60 n'ont pas été programmés du fait de **travaux sur les voies** (Paris-Latour-de-Carol en semaine, Paris-Tarbes le week-end, Paris-Austerlitz un samedi), soit 13 %
- 120 ont été supprimés (ou déprogrammés) pour cause d'**indisponibilité de locomotive** (Paris-Tarbes en semaine, Paris-Aurillac et même Paris-Nice/Cerbère), soit 26 %
- 4 l'ont été en raison de la météo (**givre sur les caténares**) ou en conséquence des aléas de la veille, soit 1 %.

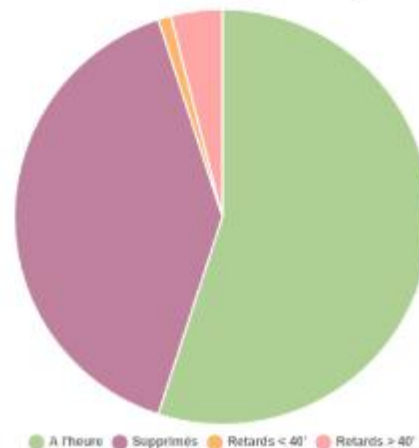
Par ailleurs, 19 trains (4 %) ont accusé un **retard de 1h à 7h**, pour diverses raisons : pannes de signalisation, givre et arrachage de caténaire, heurt de sanglier, avarie sur un train de fret, défaillance de matériel, reddition tardive de travaux et vol de câbles.

La météo des trains de nuit sur

le site internet

<https://destinationtrainsdenuit.eu/>

Météo des Intercités de nuit
Chiffres issus de notre relevé quotidien de janvier 2026



Notre analyse :



Le mois record des trains supprimés : essentiellement des pannes de locomotives et un manque de réaction rapide. [Précisions](#)

1 : DES TRAVAUX NOCTURNES SUR LES VOIES FERREES

L'indisponibilité du Réseau ferré national liée aux travaux continue d'augmenter sachant que le taux d'utilisation des capacités mobilisées reste très partiel.

En 2024, près de 14 % de la capacité de réservation du réseau a été neutralisée du fait de la programmation des travaux, soit un doublement depuis 2019, atteignant **54 % sur le réseau utilisé par les trains de nuit.**

En outre, entre 21 % et 26 % des fenêtres de travaux programmées ne sont ni utilisées par SNCF Réseau ni restituées, limitant ainsi la capacité de circulation effectivement offerte aux entreprises ferroviaires.

Le gestionnaire d'infrastructure s'est engagé à ramener le taux de non-utilisation à 10 % d'ici à 2030 dans le cadre de la mise en place du mécanisme incitatif à la restitution des capacités-travaux non utilisées que l'Autorité lui avait enjoint d'instaurer.



1 : DES FREINS AU DEVELOPPEMENT

Les principaux freins au développement sont :

- ❑ l'impact des travaux nocturnes de régénération des voies ferrées du réseau
- ❑ un parc de locomotives vieillissant et en nombre limité
- ❑ les délais d'homologation du matériel roulant neuf ou d'occasion (2 à 3 ans contre quelques mois dans certains pays voisins)
- ❑ les retards pris dans la commande, par l'Etat , de nouveaux matériels roulants.

1 : LA FRANCE PEU RELIEE A L'INTERNATIONAL

La France reste peu reliée au réseau de trains de nuit européen (source : Back on track)



1 : UNE GRANDE FRAGILITE AUSSI A L'INTERNATIONAL

- La relance des services de nuit internationaux reste fragile :
 - Les trois allers-retours hebdomadaires, entre Paris et Vienne en décembre 2021 et entre Paris et Berlin en décembre 2023, ont été supprimés en décembre 2025 : l'État français ayant décidé de ne pas reconduire le soutien financier en 2026, les opérateurs ont annoncé mettre fin à l'exploitation des lignes.
 - La coopérative ferroviaire belgo-néerlandaise European Sleeper a annoncé mettre en service en mars 2026, sans aide publique, une ligne Paris-Bruxelles-Berlin.



1 : DES PERSPECTIVES INCERTAINES A L'INTERNATIONAL

D'autres projets de lignes de nuit internationales empruntant le Réseau ferré national sont régulièrement évoqués par les opérateurs, mais ils se heurtent à de nombreux obstacles, rendant leur date de mise en service incertaine comme :

- Amsterdam-Barcelone, par European Sleeper
- Zurich-Barcelone (via Lyon et Montpellier), par ÖBB Nightjet
- La ligne de nuit saisonnière Espresso Riviera, par Treni Turistici Italiani, filiale de Trenitalia : celle-ci est limitée à un aller-retour par semaine entre Rome et Marseille, desservant 6 gares françaises (sans cabotage) et 6 gares italiennes pendant deux mois seulement (juillet/août).



2 : LES LEVIERS D'AMÉLIORATION ET DE DÉVELOPPEMENT

par **Axel GREGER**, Destination Trains de Nuit

Faissal BOUKADDOUR, Directeur Commercial ACC-M

Vincent POBELLE, Président AFF

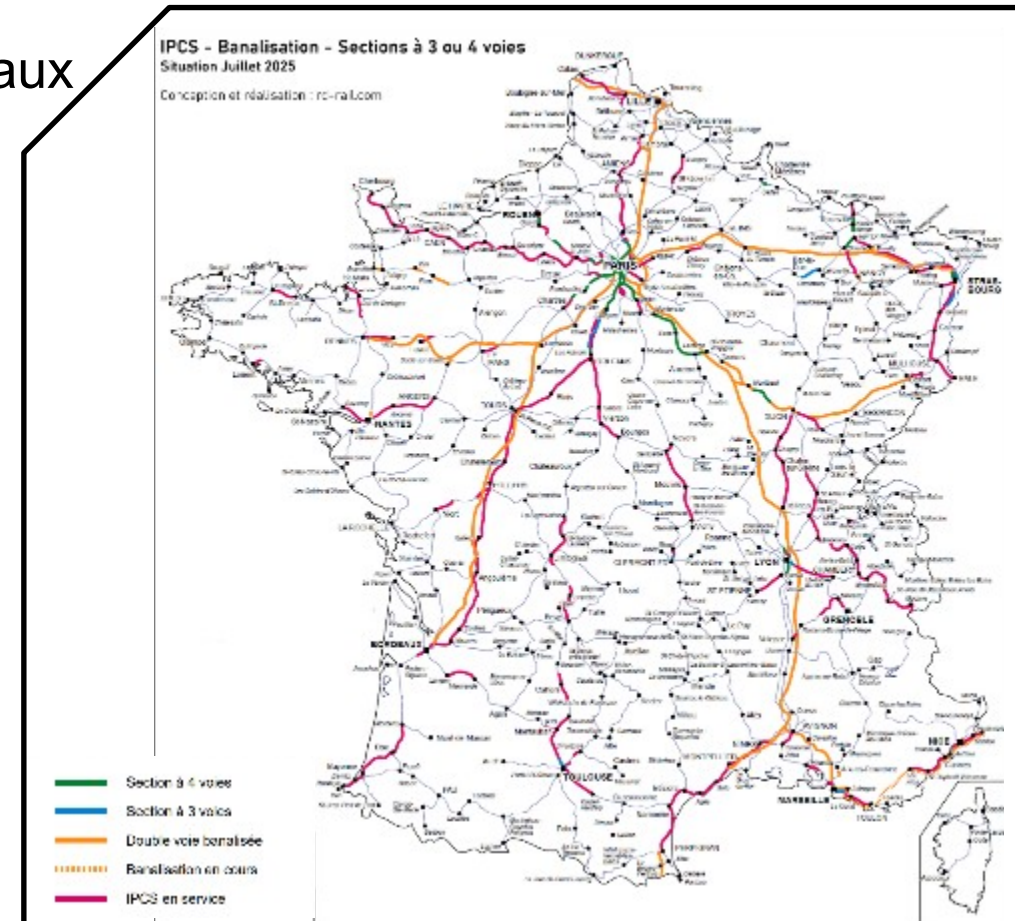


2 : RÉDUIRE L'IMPACT TRAVAUX SUR LES SILLONS DE NUIT

Les trains de nuit circulent...la nuit, moment pendant lequel se réalise la majorité des travaux.

➔ **3 leviers** pour améliorer la disponibilité du réseau :

- ❑ Limiter les fenêtres travaux au strict nécessaire (aujourd'hui 25% des créneaux travaux ne sont pas utilisés)
- ❑ Circuler le plus possible sur voie contiguë pendant les travaux
- ❑ Systématiser l'activation des itinéraires de détournement



2 : LIMITER LES TENSIONS SUR LE PARC D'ENGINS MOTEURS

Locomotives thermiques

- ❑ Un parc limité à 8 locomotives (BB75300), engagées sur 3 lignes (Briançon, Aurillac, Albi)
- ❑ Donc peu de réserve en cas d'aléas ou de besoin de détournement pour d'autres lignes
- ❑ Un projet est en cours pour permettre de compléter le parc et de disponibiliser d'autres locomotives thermiques (sur la base des BB75000), en cas de besoin



Une initiative à saluer, mais un réel besoin d'être rassuré sur les modalités techniques et les délais de mise en œuvre

Locomotives électriques

- ❑ Un parc vieillissant, grevé par les avaries, conduisant à des suppressions de train cet hiver.

En attendant la livraison du matériel neuf, il est possible d'étoffer le parc :



Ré-employer les BB36000 actuellement en vente, après remise en état légère



Faire appel à des loueurs de locomotives .



2 : DÉVELOPPER DES SOLUTIONS POUR UN PARC MODERNISÉ

Des incertitudes concernant la commande de voitures neuves

Extension du réseau

- ❑ La tranche ferme (180 voitures) ne permet de couvrir que les lignes actuelles.

➔ **Enjeu prioritaire d'activer la tranche optionnelle (160 voitures) pour de nouvelles lignes**



Délais de livraison

- ❑ Des voitures attendues pour 2030 alors que la commande n'est pas encore passée en 2026

➔ Requestionner le délai de réalisation annoncé de 4 ans compte tenu du processus industriel :

- 1 à 2 ans de conception
 - 4 à 5 ans de production
 - 1 à 2 ans d'homologation
- } ~10 ans

➔ Un horizon de livraison réaliste à échéance **2033/2037**

2 : DÉVELOPPER DES SOLUTIONS POUR UN PARC MODERNISÉ

L'opportunité de mettre en place une filière du recyclage du parc Corail

Avantage : un matériel éprouvé

- ❑ Le parc de voitures Corail disponibles est encore important (près de 1200 véhicules)
- ❑ Un matériel âgé mais robuste
- ❑ Une extension de durée de vie d'ores et déjà lancée par les régions AURA et Grand-Est (ACC-M)



Voitures corail	Nombre
Grand Est	151
RAA	215
PACA	95
IC	Environ 800
Total	Environ 1200

L'inconvénient de l'amiante

- ❑ Un matériel amianté. La réglementation REACH sur l'amiante empêche la cession du matériel à un autre exploitant
- ➔ Néanmoins, le matériel est, de toute manière, désamianté lors de sa radiation



2 : DÉVELOPPER DES SOLUTIONS POUR UN PARC MODERNISÉ



- ❑ ACC-M est un industriel ferroviaire français implanté à Clermont-Ferrand
- ❑ Son expertise est forte de la rénovation de près de 1500 voitures Corail au cours des dernières décennies
- ❑ ACC-M dispose d'une connaissance approfondie sur :
 - ❑ L'état structurel des caisses du parc français
 - ❑ Le potentiel de prolongation de la durée de vie des Corail
 - ❑ Les conditions techniques de rénovation lourde
 - ❑ La gestion industrielle de l'amiante

➔ **Il ne faut pas opposer rénovation et matériel neuf. Il est d'ores et déjà possible d'agir avec les moyens existants.**



2 : DÉVELOPPER DES SOLUTIONS POUR UN PARC MODERNISÉ

INTERVENTION D'ACC·M

Au service des matériels ferroviaires

- ❑ Potentiel extensible des voitures Corail
 - ❑ + 6 à 15 ans, *a minima*.
 - ❑ Nécessite examen approfondi des caisses.
- ❑ Amiante : réalité technique et besoin de clarification
 - ❑ L'amiante est majoritairement située dans des zones techniques
 - ❑ Elle présente un risque uniquement en cas de rénovation lourde, et non d'exploitation commerciale
 - ❑ Son traitement est maîtrisé, dans un cadre réglementaire strict

➔ Comme du matériel amianté a pu avoir accès au réseau sous réserve de traitement, les blocages actuels relèvent davantage d'une interprétation de la réglementation



2 : DÉVELOPPER DES SOLUTIONS POUR UN PARC MODERNISÉ



- ❑ Faisabilité de la rénovation profonde des Corail
 - ❑ Possibilité d'atteindre les standards du neuf (confort, PMR, ...)
 - ❑ Coûts maîtrisés par rapport au neuf
 - ❑ Aller au-delà du simple « rafraîchissement » de la rénovation des Intercités de nuit post-Covid.

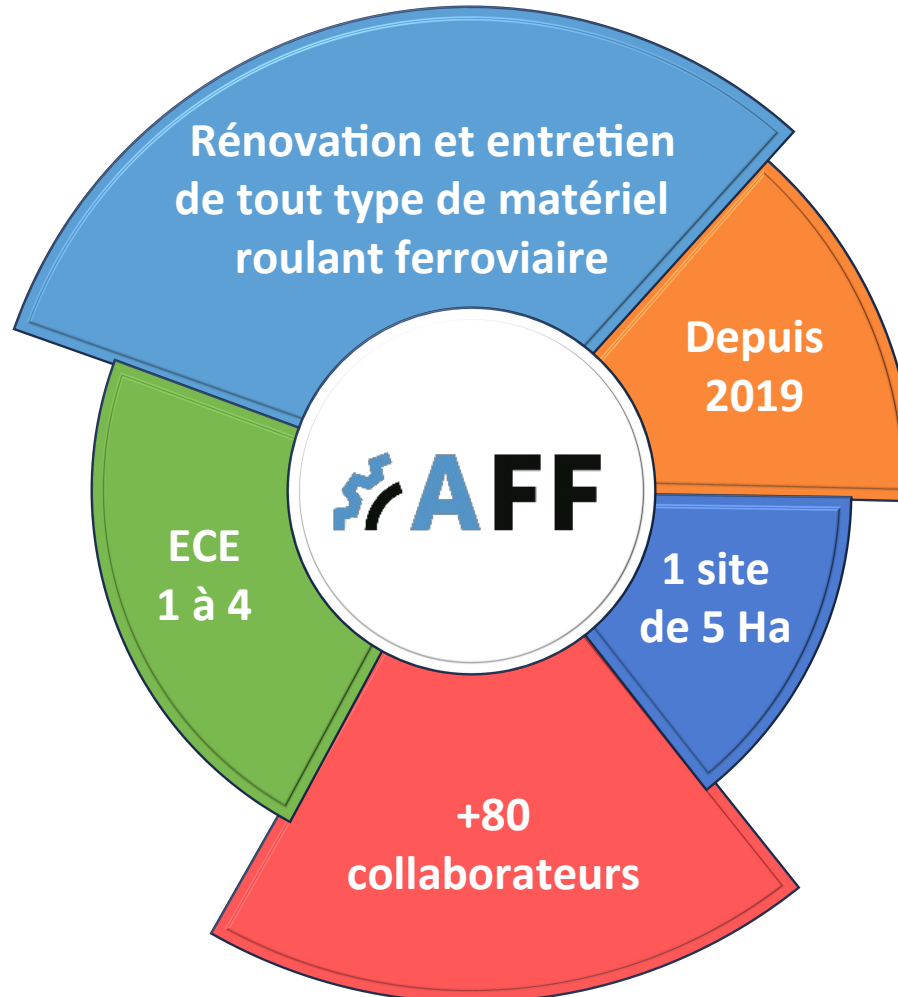
➔ Plusieurs projets d'étude internes démontrent la faisabilité de transformation et modernisation sans remise en cause de l'homologation

➔ Grâce à cela les délais du projet pourraient être réduits à 12-18 mois



2 : DÉVELOPPER DES SOLUTIONS POUR UN PARC MODERNISÉ

AFF : un spécialiste du matériel roulant ferroviaire ancré dans le territoire des Hauts de France



2 : DÉVELOPPER DES SOLUTIONS POUR UN PARC MODERNISÉ

- Le train de nuit redevient un **sujet stratégique** pour la transition écologique, la cohésion territoriale et notre autonomie industrielle.
- Attendre du matériel neuf pour relancer massivement l'offre, c'est accepter une approche dans un temps long (de l'ordre de 10 ans). Or, nous n'avons pas ce temps.
- La rénovation / transformation de matériel existant n'est pas une solution transitoire par défaut, mais un **levier stratégique immédiat**.

1. Transformer plutôt que remplacer : une logique industrielle et écologique

- **Un gisement significatif de voitures** à compartiments et de voitures couchettes structurellement saines et aux caractéristiques intéressantes (parc > 1000 Corail encore en service, mais radiées et ferrillées à un rythme soutenu)
- **Le sujet central de l'amiante**, principale raison limitant la réutilisation de ces voitures produites dans les années 70/80 : un processus de traitement réglementé et techniquement exigeant... mais qui est aujourd'hui maîtrisé
- L'opportunité via le désamiantage de revaloriser un actif destiné à la casse, et plus globalement l'enjeu environnemental d'inscrire la rénovation de véhicules dans **une logique d'économie circulaire industrielle**
Recycler du matériel roulant existant, c'est éviter : la production de milliers de tonnes d'acier neuf, la consommation massive d'énergie liée à la fabrication complète d'une rame, et l'empreinte carbone associée à une chaîne d'approvisionnement intégralement nouvelle

➔ ***Le ferroviaire peut à nouveau démontrer son caractère vertueux et montrer l'exemple en réduisant l'empreinte carbone d'une telle opération***

2 : DÉVELOPPER DES SOLUTIONS POUR UN PARC MODERNISÉ

- Le train de nuit redevient un **sujet stratégique** pour la transition écologique, la cohésion territoriale et notre autonomie industrielle.
- Attendre du matériel neuf pour relancer massivement l'offre, c'est accepter une approche dans un temps long (de l'ordre de 10 ans). Or, nous n'avons pas ce temps.
- La rénovation / transformation de matériel existant n'est pas une solution transitoire par défaut, mais un **levier stratégique immédiat**.

2. Gagner du temps sans renoncer à l'ambition, tout en maîtrisant les coûts

- Un programme de transformation peut être lancé et produire des rames **en 24 à 36 mois**, Vs. 10 ans nécessaires pour un programme neuf complet (hors aléas classiques de ce type de programme ambitieux)
Ce temps gagné permet : de recréer rapidement une offre attractive, de tester des modes d'exploitation et des standards de confort / service, et enfin de consolider le modèle économique (sur la base d'un matériel et de systèmes déjà éprouvés)
 - La rénovation permet **une approche évolutive** : adaptation progressive des standards de confort, modularité des cabines, montée en gamme maîtrisée
Le matériel neuf, lui, fige les choix pour trente ou quarante ans. La transformation permet « d'apprendre en marchant »
 - Sur le plan budgétaire : la transformation d'une voiture existante coûte significativement moins cher que l'acquisition d'une voiture neuve
Dans **un contexte budgétaire contraint**, cela permet : d'augmenter plus rapidement le nombre de rames disponibles, d'étaler l'investissement, de réduire le risque initial
- ➔ ***La transformation constitue un pont stratégique incontournable entre l'urgence actuelle et une future génération de matériel neuf***

2 : DÉVELOPPER DES SOLUTIONS POUR UN PARC MODERNISÉ

- Le train de nuit redevient un **sujet stratégique** pour la transition écologique, la cohésion territoriale et notre autonomie industrielle.
- Attendre du matériel neuf pour relancer massivement l'offre, c'est accepter une approche dans un temps long (de l'ordre de 10 ans). Or, nous n'avons pas ce temps.
- La rénovation / transformation de matériel existant n'est pas une solution transitoire par défaut, mais un **levier stratégique immédiat**.

3. S'appuyer sur toute la filière industrielle française... et la nourrir

- Une approche d'ingénierie globale est nécessaire pour intégrer dès la phase de conception de la transformation les enjeux d'homologation et de maintenance. C'est essentiel pour assurer la disponibilité technique, mais surtout pour maîtriser le temps de développement et le coût global de réalisation et d'exploitation. Nous disposons des acteurs et des compétences nécessaires.
 - Un tel projet de rénovation lourde doit pouvoir **s'appuyer sur tout un écosystème industriel** : ingénierie ferroviaire, chaudronnerie, intégration de systèmes, aménagement technique intérieur, traitement de l'obsolescence...
 - Les compétences requises sont implantées sur notre territoire. Contrairement à certaines chaînes de production neuves mondialisées, la transformation peut largement **s'appuyer sur des ateliers et des savoir-faire français**. Ces compétences sont accessibles via des acteurs autres que les grands constructeurs dont les chaînes sont déjà saturées (TGV M, RER NG, Oxygène...)
- ➔ **Relancer le train de nuit par la rénovation, c'est soutenir l'emploi industriel qualifié, et nourrir tout l'écosystème industriel national**

2 : DÉVELOPPER DES SOLUTIONS POUR UN PARC MODERNISÉ

- Le train de nuit redevient un **sujet stratégique** pour la transition écologique, la cohésion territoriale et notre autonomie industrielle.
- Attendre du matériel neuf pour relancer massivement l'offre, c'est accepter une approche dans un temps long (de l'ordre de 10 ans). Or, nous n'avons pas ce temps.
- La rénovation / transformation de matériel existant n'est pas une solution transitoire par défaut, mais un **levier stratégique immédiat**.

En conclusion...

- La relance du train de nuit passe par une vision industrielle en deux temps :
 1. à long terme, du matériel neuf
 2. à court et moyen terme, une transformation structurée du parc existant
- Une telle approche de rénovation / transformation présente plusieurs atouts clés : gagner du temps, maîtriser les finances publiques, activer la filière industrielle en s'inscrivant dans une logique d'économie circulaire, et de traiter définitivement les passifs techniques comme l'amiante

➔ **Nous avons les ateliers**

Nous avons les compétences

Nous avons le gisement matériel...

Il nous faut maintenant une stratégie cohérente et partagée

3 : UNE EXPÉRIENCE NOUVELLE: LA DESSERTE DE NUIT TRAVELSKI

par Alain RICHARD et Guillaume DE MARCILLAC,
Europe Express et Pegasus Trains



3 : UNE EXPÉRIENCE ORIGINALE – UN SERVICE DE NUIT EN SLO

➔ **Europe Express**, qui fait partie des 6 Entreprises Ferroviaires autorisées voyageur en France, réalise la traction du train de nuit Travelski Night Express mis en place par **Pegasus Trains** pour le compte de **Travelski, le Tour Opérateur de la Compagnie des Alpes**, qui commercialise le service.

Le train tracté par deux locomotives louées à AKIEM réalise ce service de décembre à fin mars. Europe Express assure l'avitaillement des locomotives, l'accompagnement, la conduite et l'interface avec SNCF Réseau et Gares et Connexions. Pegasus Trains pilote l'offre globale

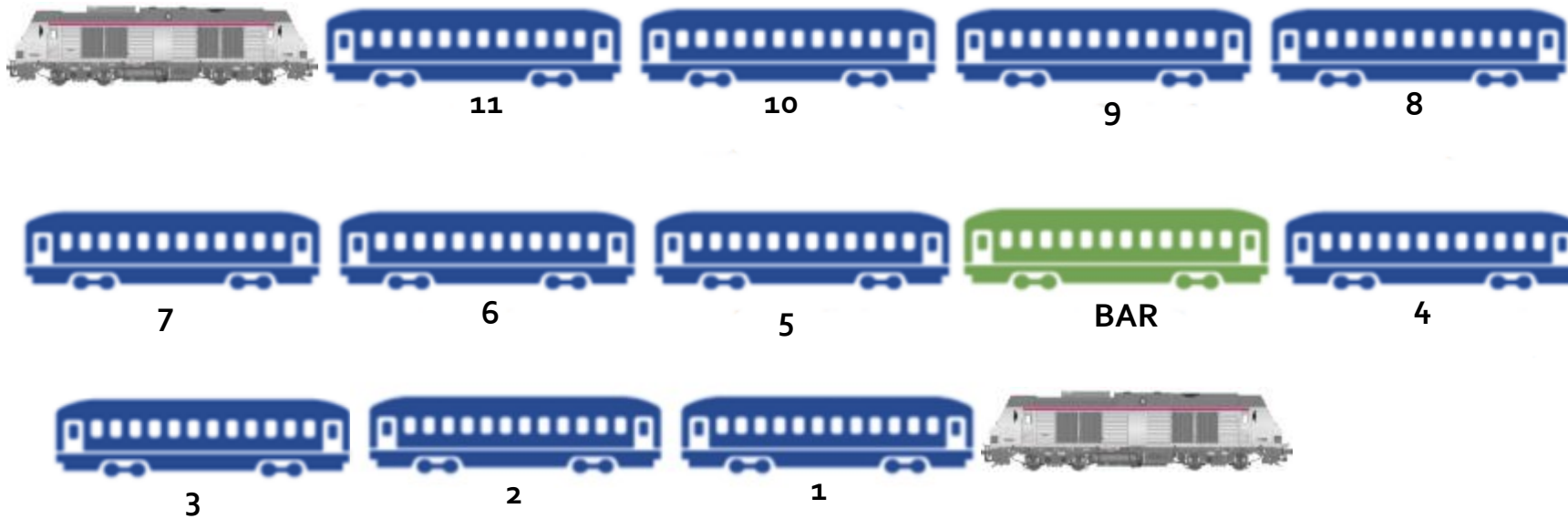


➔ **Le service au départ de la gare de Paris Lyon** dessert les gares de Moûtiers, Aime et Bourg-Saint-Maurice, qui desservent ensuite les stations de ski de la Tarentaise telles que La Plagne, Les Arcs, Tignes, Méribel, Val d'Isère, Les Menuires, Val Thorens, Courchevel, La Rosière, Peisey-Vallandry, Saint-Martin⁻²⁹ de



3 : LA COMPOSITION DU TRAIN

Le train est composé de **11 voitures couchettes** pour 660 personnes au total et d'une **voiture bar restaurant** encadrées par une locomotive en traction en tête et une locomotive tractée en queue entre Paris et Alherville puis deux locomotives en traction TMM entre Albertville et Bourg

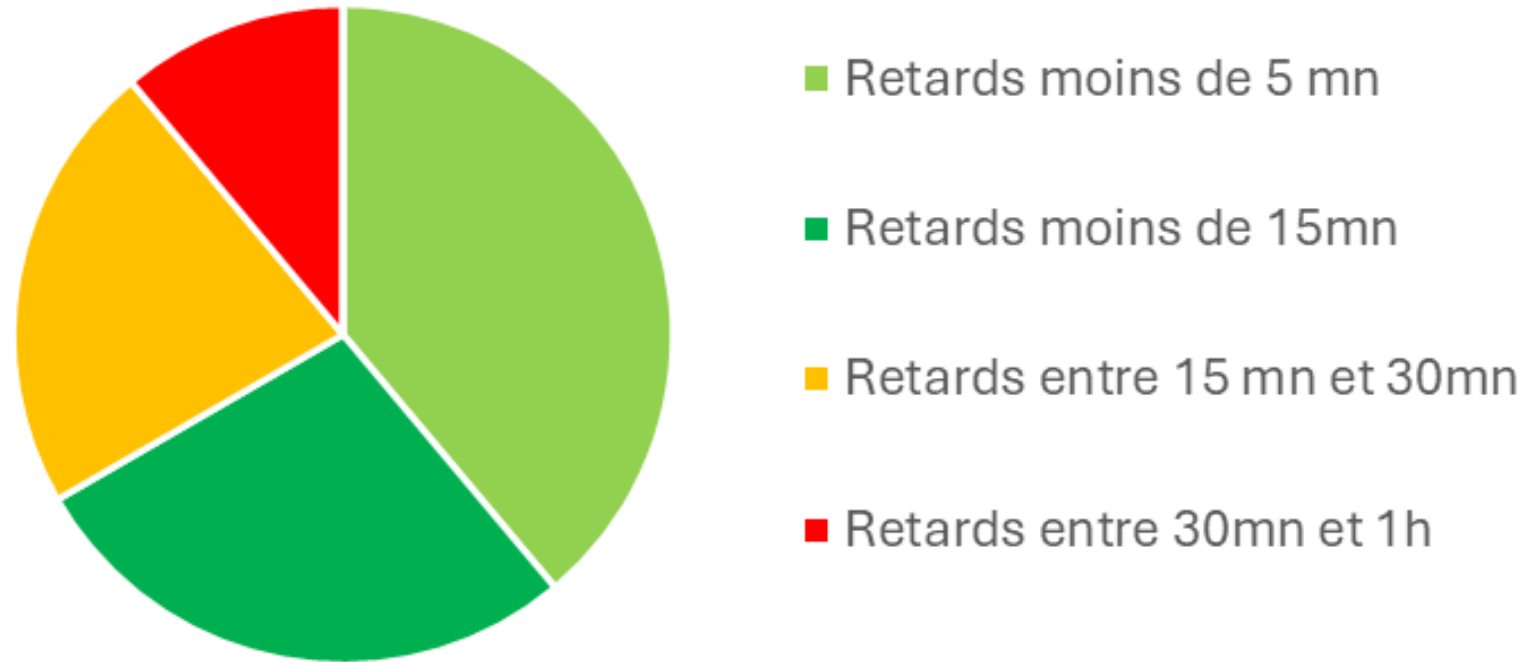


Les voyageurs ont la possibilité de se restaurer dans la voiture-restaurant qui propose une offre de dîner, de petit-déjeuner et de snacking,

Cette expérience constitue un **démonstrateur** d'une expérience de train de nuit qui a existé et qui pourra être étendue en fonction du résultat économique et commercial

3 : LA RÉGULARITÉ OFFERTE

Régularité sur les 9 premières rotations (aucune suppression)



3 : LES ENSEIGNEMENTS TECHNIQUES



La polyvalence du personnel de l'EF (conduite, opérations au sol et accompagnement du train avec seulement 2 agents) est un avantage qui se traduit par une grande souplesse et une économie financière importante.



Une traction thermique sur un parcours éligible à l'électrique en l'absence de solution alternative pour la traction voyageur en France. Mais compensée par une plus grande souplesse sur les itinéraires de détournement non électrifiés et par l'absence de problème de givre sur la caténaire.



La présence de 2 locomotives sur le train créant une logique de train automoteur dans les gares en impasse et pour les manœuvres est une amélioration déterminante de l'acceptabilité de ce type de circulation dans un graphique contraint.



Un accueil très favorable de l'initiative par les parties prenantes (SNCF R, G&C, conducteurs, ...) malgré les difficultés opérationnelles et le timing de déploiement serré.



3 : LES ENSEIGNEMENTS TECHNIQUES



L'astreinte à 3 niveaux mise en place 24/24 entre Pegasus Trains et Europe Express permet de réagir instantanément face à tout aléa et conduit à une fiabilité renforcée



Un matériel remorqué très ancien sujet à des avaries et demandant une grande attention et une surveillance renforcée pour ne pas engager la sécurité . Il n'a malgré tout pas eu d'impact sur la régularité. Il est nécessaire de pouvoir disposer d'un matériel plus fiable et moderne si on veut développer ce service



De nombreux apprentissages pour actionner des leviers d'améliorations opérationnelles pour la suite (horaires des sillons, accès en gare, voies de stationnement, affichage en gare, salage des quais, etc...)



3 : LES ENSEIGNEMENTS ECONOMIQUES (TRACTION)



La polyvalence du personnel de l'EF (conduite, opérations au sol et accompagnement du train avec seulement 2 agents) **permet des gains importants sur la production que l'on peut estimer à 10 - 15% sur les coûts de production ferroviaire.**



Le capital est peu utilisé avec 1 seule rotation par semaine. **Sans doute l'ajout d'une 2^e rotation en milieu de semaine permettrait des gains sur les coûts kilométriques de l'ordre de 15 - 20%.**



Idem, une **traction électrique permettrait des gains de coûts énergétiques** (coût traction électrique de l'ordre de 2 fois inférieur en électrique qu'en diesel). Cela est à compenser par la **plus grande robustesse de la traction diesel.**



3 : LES ENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX : RETOUR SUR LA PROMESSE GLOBALE



(Re) découverte du train de nuit par les vacanciers : La jeune génération ne connaît pas ce produit devenu une niche en France. Les moins jeunes retrouvent des émotions d'enfance.



Les vacanciers valorisent la promesse du « **door to door** » avec réduction du stress du voyage (embouteillages...) en haute saison touristique.



Les vacanciers valorisent un avantage majeur du train de nuit qui est **l'allongement de la durée de séjour à destination**.



Les vacanciers valorisent la possibilité de réserver des compartiments entiers (présentés comme des **chambres d'hôtel sur roue**).



Report modal de la voiture vers le train de nuit. La clientèle de vacanciers semaine (CSP+) :

- Ne peut pas accéder à **l'offre TGV saturée** sur les pointes neiges,
- Est consciente des bénéfices du train vs voiture sur les **émissions GES**



Un remplissage très satisfaisant sur la saison grâce aux **réseaux sociaux et grâce au support de grands médias** et malgré l'absence de commercialisation sur SNCF Connect et Trainline.



3 : LES ENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX : RETOURS CLIENTS



La vétusté du matériel impacte l'expérience globale des passagers mais est compensée par les **émotions générées** et les **services proposés à bord**. La satisfaction passagers est élevée pour le lancement d'une nouvelle route et par rapport aux références de l'industrie du transport.



Une acceptation générale des clients de voyager dans du **matériel ancien s'il est présenté positivement comme « vintage »** et **upcyclé** dans une démarche circulaire.



Un retour des passagers très positifs sur l'investissement dans **l'accueil et l'accompagnement des clients** qui partent ou rentrent de vacances (voiture restaurant, espace de discussion ouvert toute la nuit, menu aux prix attractifs, service de notification des agents commerciaux par QR code, notice d'utilisation et d'installation dans les couchettes, etc...)



Le train de nuit est un formidable **vecteur de communication B2B et B2C**.



**BIENVENUE À BORD
DE NOTRE TRAIN**

Le planéta vous remercie d'avoir choisi le train !

Le saviez-vous ?
Notre train est en effet le 20ème anniversaire et 3 fois moins qu'une voiture thermique (avec 4 personnes)

Pour vos bagages, mettez-les sous les couchettes inférieures et dans les bagages à l'extérieur.

Vous trouverez les dîners, les couchettes et les lits dans les couchettes supérieures, ainsi que des prises pour recharger vos appareils.

Quatre services de bienvenue par semaine une nuit entière plus disponible sur le site de notre train nocturne.

Votre cabine dispose du chauffage que vous pouvez régler manuellement ainsi que d'un vin gratuit.

Vous pouvez également commander vos repas, à bord, par le biais de nos agents commerciaux **contactés** nous **directement via ce QR code**

Bon voyage et surtout bonne nuit !

Pegasus Trains



“Trains de nuit : relier la France autrement”

Mercredi 18 février 2026
Palais Bourbon



TABLE RONDE N°3
CONSTRUIRE L'AVENIR : PERSPECTIVES ET ENJEUX
À MOYEN ET LONG TERME

INTRODUCTION

par **Stéphane COPPEY**,
Président Destination Trains de Nuit



LES QUESTIONNEMENTS SUR LE MATERIEL NEUF

L'État a retenu un groupement d'entreprises pour l'étude, la fabrication (ou rénovation), la mise à disposition et la maintenance de nouveaux matériels roulants :

- une première tranche de 180 voitures et 27 locomotives**
- une deuxième tranche de 160 voitures et 20 locomotives.**

La commande effective du matériel roulant a été annoncée comme retardée du fait de l'absence de budget 2026 voté par le Parlement.

4 questions

Qu'en est-il aujourd'hui ?

Quelle est la marge d'ajustement sur la composition technique des trains (voitures, locomotives) ?

Quelle est l'échéancier contractuel de livraison des dits matériels (homologation incluse) ?

La livraison de locomotives bi-mode sera-t-elle anticipée pour fiabiliser les trains actuels ?

LES ELEMENTS DE REPONSE A CE JOUR

Par Pierre-Christophe SONCARRIEU,

Adjoint à la cheffe de mission SF/MAOT-SF1, direction des transports
ferroviaires, DGITM

L'ABANDON PUIS LA RELANCE DU PARIS BERLIN

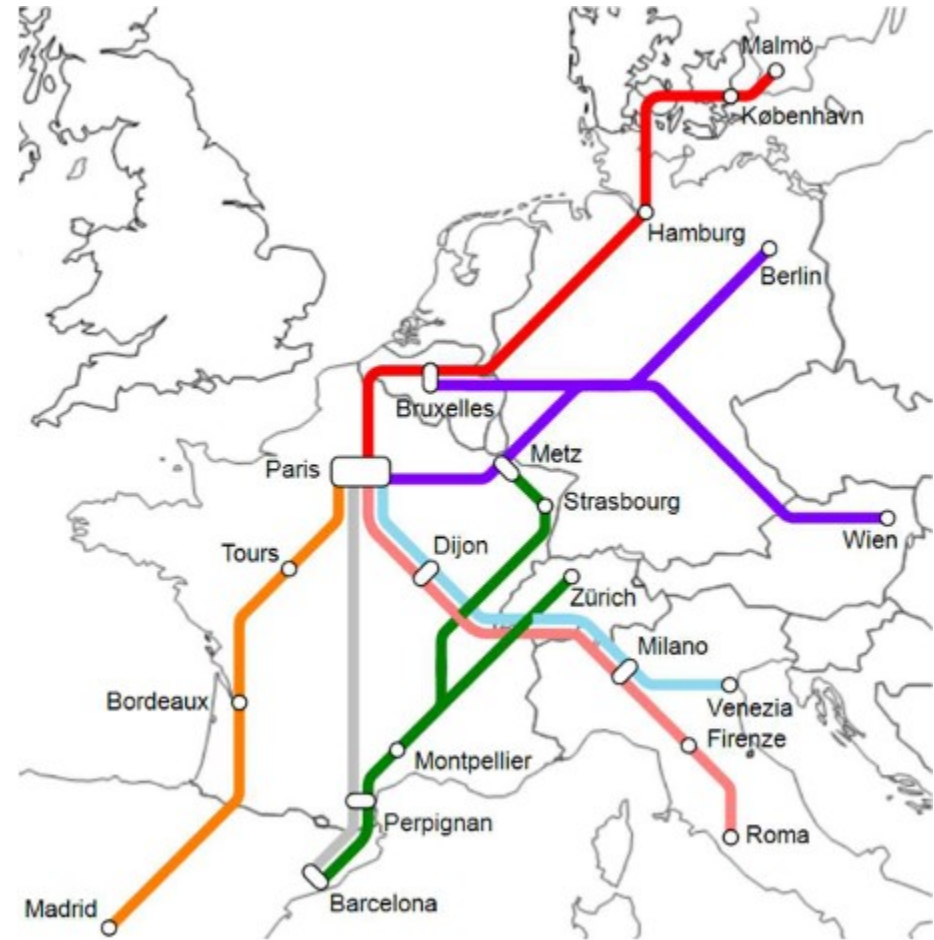
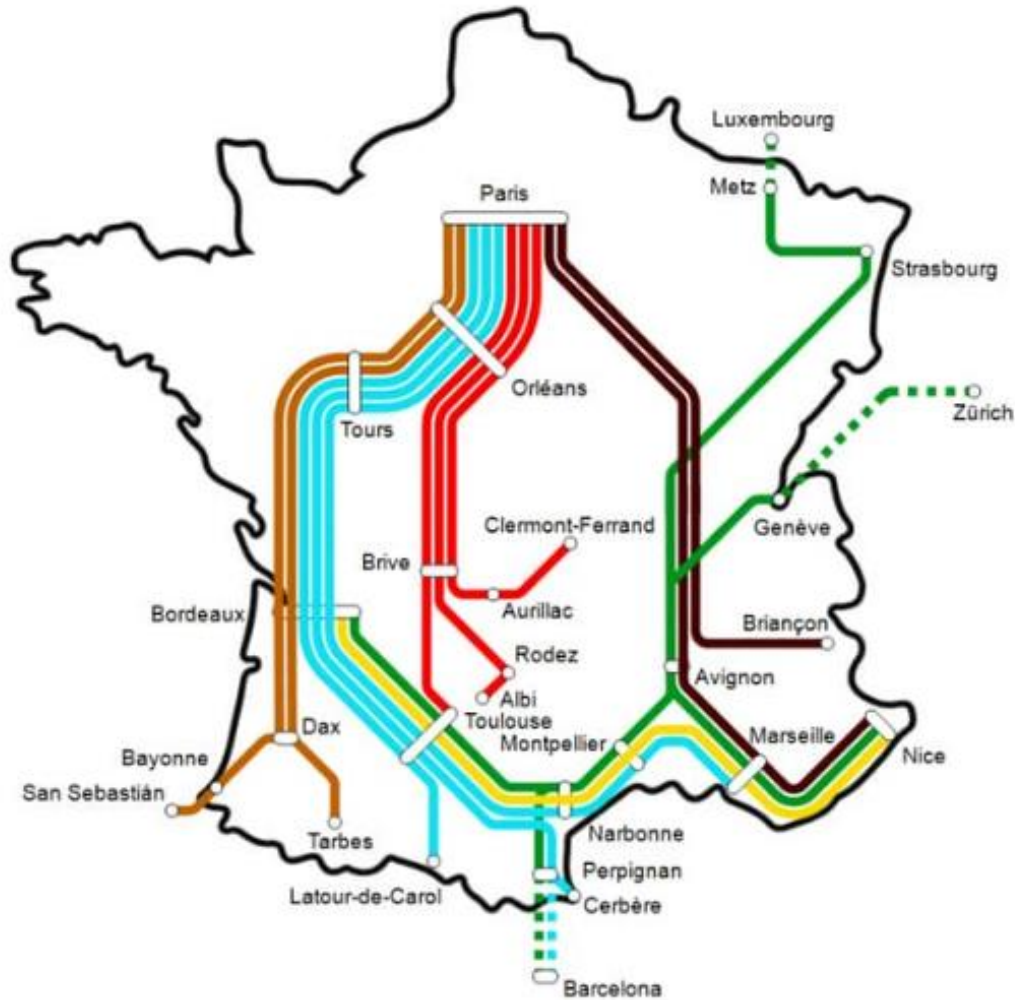
Les trains de nuit Paris-Berlin et Paris-Vienne - opérés par SNCF Voyageurs et ÖBB – ont été supprimés dès décembre 2025, faute de soutien financier et d'engagement de l'État

Un nouveau Paris-Bruxelles-Berlin (3 allers-retours par semaine) à partir du 26 mars (European Sleeper)

Le **Paris-Vienne**, lui, reste **supprimé** à ce jour.

Paris Nord		19:00	Berlin Hbf (Stadtbahn)		20:30
Aulnoye-Aymeries	20:53	20:55	Hamburg-Harburg	22:44	22:59
Mons	21:16	21:18	Liège-Guillemins	5:48	5:50
Brussel-Midi	21:54	21:59	Brussel-Midi	7:01	7:05
Liège-Guillemins	23:10	23:12	Mons	7:42	7:44
Hamburg-Harburg	06:01	06:04	Aulnoye-Aymeries	8:05	8:07
Berlin Hbf (Stadtbahn)	09:00		Paris Nord	9:52	

LES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT



Près de 10 lignes de trains de nuit "pourraient voir le jour d'ici 2030", avance le Gouvernement qui reconnaît qu'il faut « trouver un modèle économique viable sur le long terme ».

UNE VISION EUROPEENNE

Par Jon Worth, consultant indépendant, blogueur, journaliste et rédacteur





**MERCI DE VOTRE
ATTENTION** |