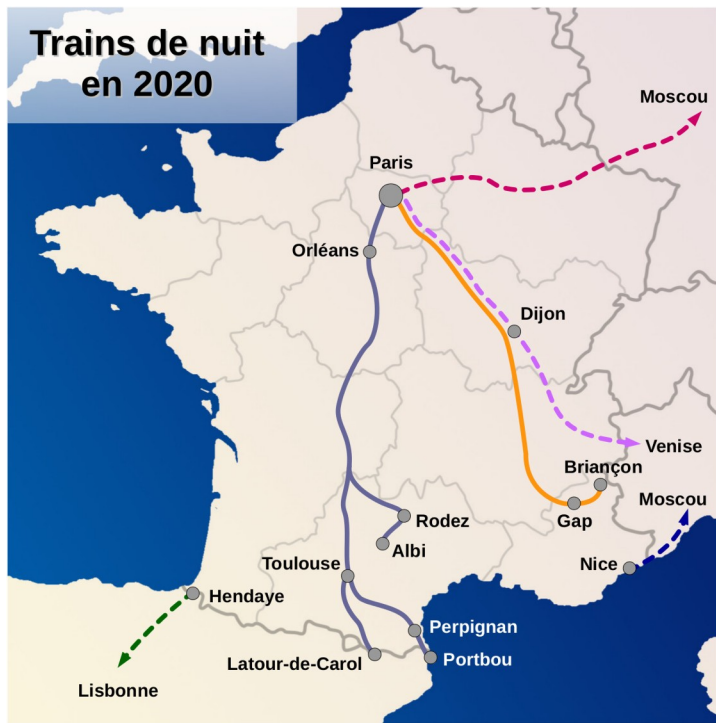


## Trains de nuit en 2010



## Trains de nuit en 2020



# RELANCER 30 LIGNES DE TRAIN DE NUIT

Pour des trains directs  
région-région  
et région-Europe

## Trains de nuit en 2024



OUI  
au train  
de nuit!

Une  
mobilité  
d'avenir  
pour 2030



**OUI**  
au train  
de nuit !

## 7 ans de mobilisations et de victoires

De 2016 à 2023 : **5** trains de nuit relancés

2019 : OuiTdN appelle à construire **600** voitures pour relancer **30** trains de nuit

MAI 2021 : Le rapport "TET" confirme la pertinence de **600** voitures pour 25 lignes

17 JUIL. 2023 : L'État lance une mission pour construire **150 voitures** neuves pour les 5 lignes existantes



206 000 signataires de la pétition 2016  
48 000 signataires de la pétition 2023  
sur [agir.greenvoice.fr/p/ouitdn](https://agir.greenvoice.fr/p/ouitdn)



### LIRE NOS DOSSIERS D'INVESTIGATION :

- Diagnostic « [Le train de nuit : une mobilité d'avenir](#) »
- Propositions [pour la France](#) et [pour l'Europe](#)

### Contact :

[Ouitdn-contact@framalistes.org](mailto:Ouitdn-contact@framalistes.org)  
[ouiautraindenuit.wordpress.com](http://ouiautraindenuit.wordpress.com)  
[twitter.com/ouiautraindnuit](https://twitter.com/ouiautraindnuit)

# 1) L'État oublie les liaisons région ↔ région

Le train de jour sur les transversales ?

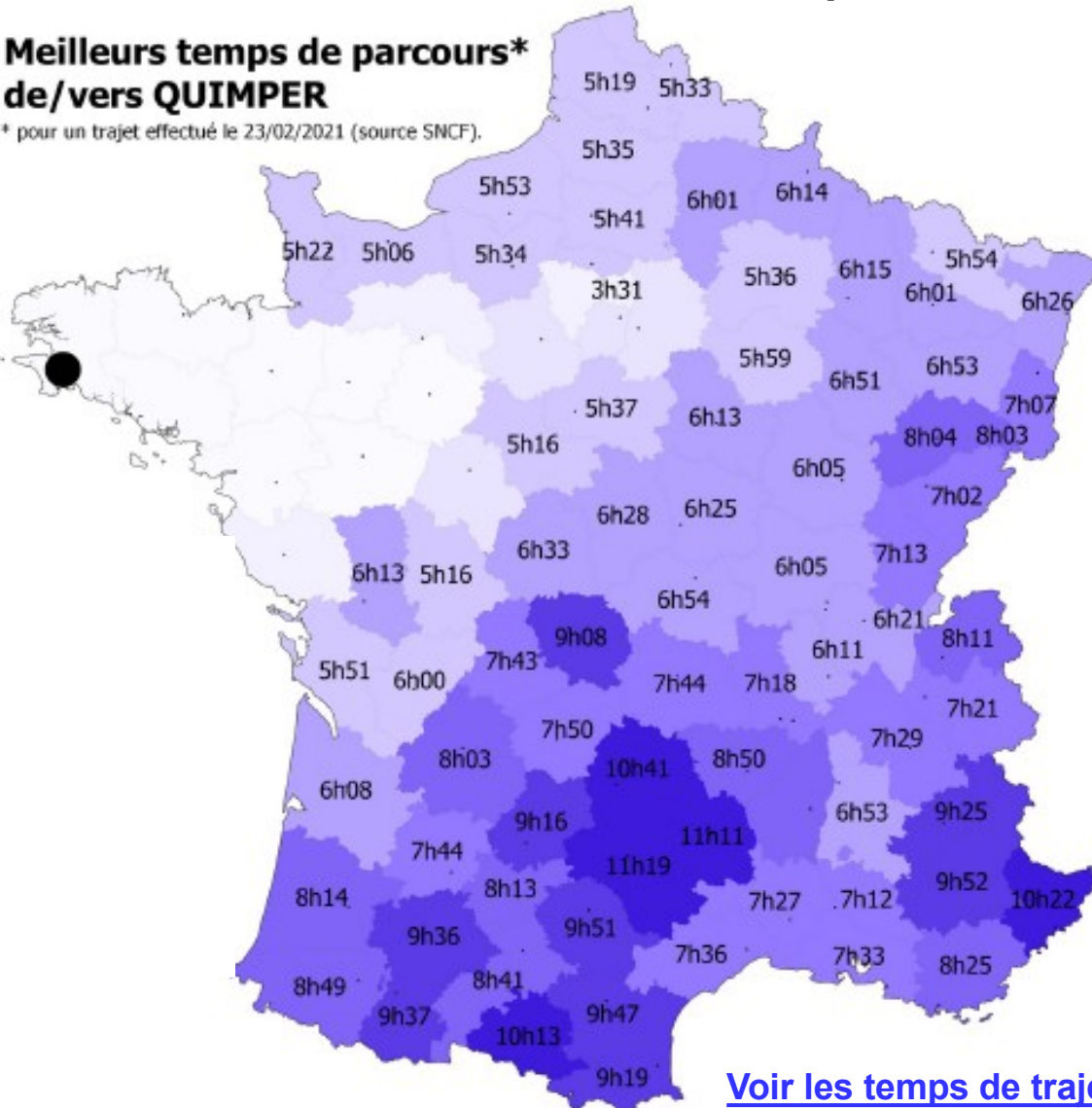
- souvent **5h à 10h en trajet**, avec **correspondance**.
- Seul le train de nuit permet d'**arriver tôt le matin**.

Carlos Muñoz, PDG de Volotea Airlines :  
 « *Tout le plan de transport [public], ferroviaire ou aérien, relie à Paris.*  
 Or **75 % des Français vivent ailleurs** et sont **sous-connectés entre eux** ! »

## L'État a laissé entendre que « toute la France est accessible en 3h de train » !?

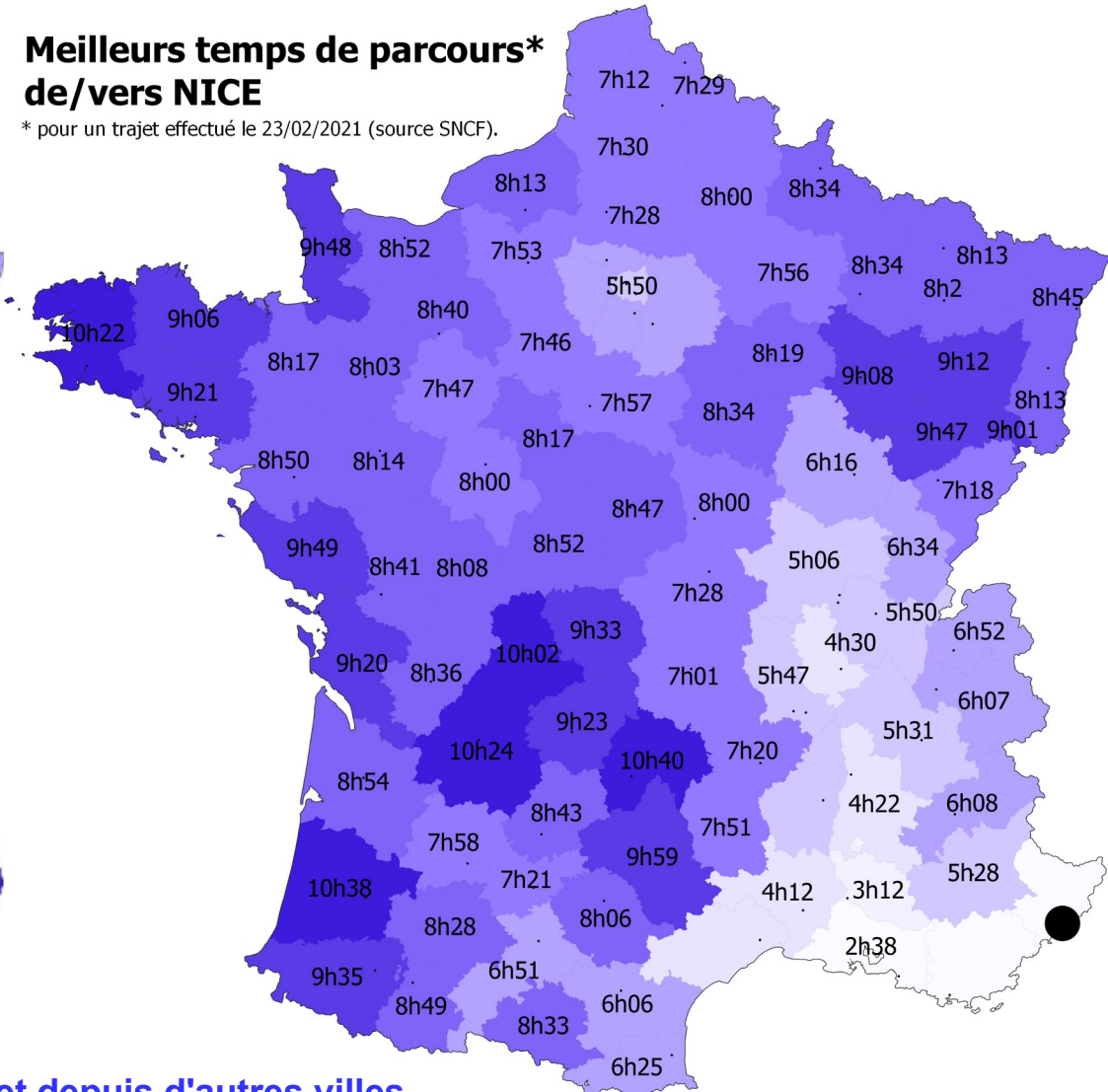
### Meilleurs temps de parcours\* de/vers QUIMPER

\* pour un trajet effectué le 23/02/2021 (source SNCF).



### Meilleurs temps de parcours\* de/vers NICE

\* pour un trajet effectué le 23/02/2021 (source SNCF).

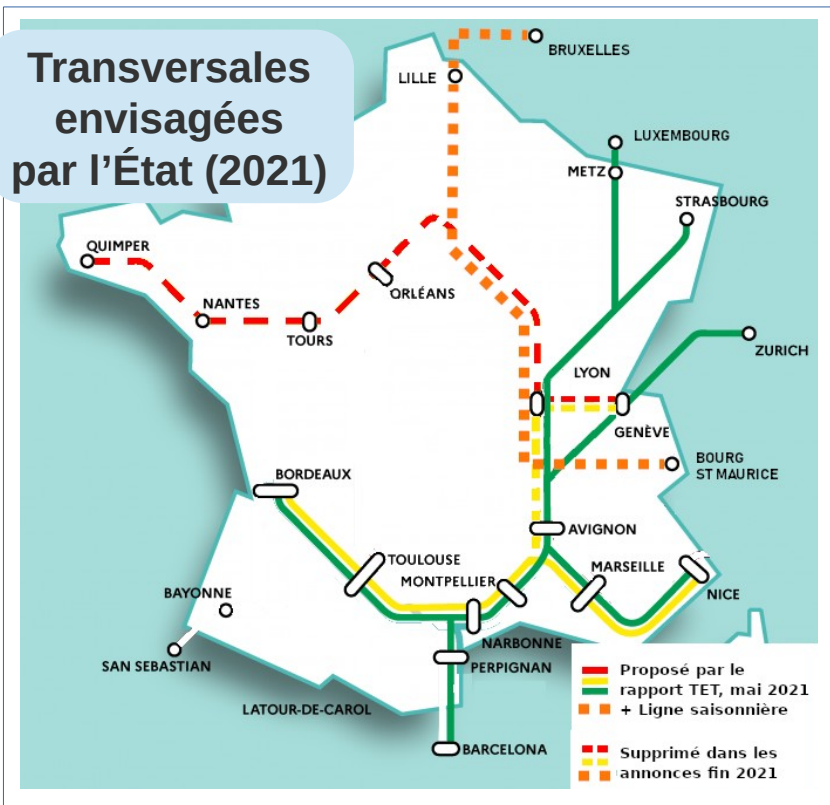


[Voir les temps de trajet depuis d'autres villes](#)



# Créer des transversales

## Transversales envisagées par l'État (2021)



### Pourquoi ajouter des transversales :

- Les transversales s'autofinancent mieux
- Le trafic maximal était sur une transversale (2014)
- Volotea et Flixbus se déploient sur les transversales

### 3 bénéfiques :

- Relier les régions entre elles
- Agir pour la décentralisation
- Désaturer les accès à l'IDF

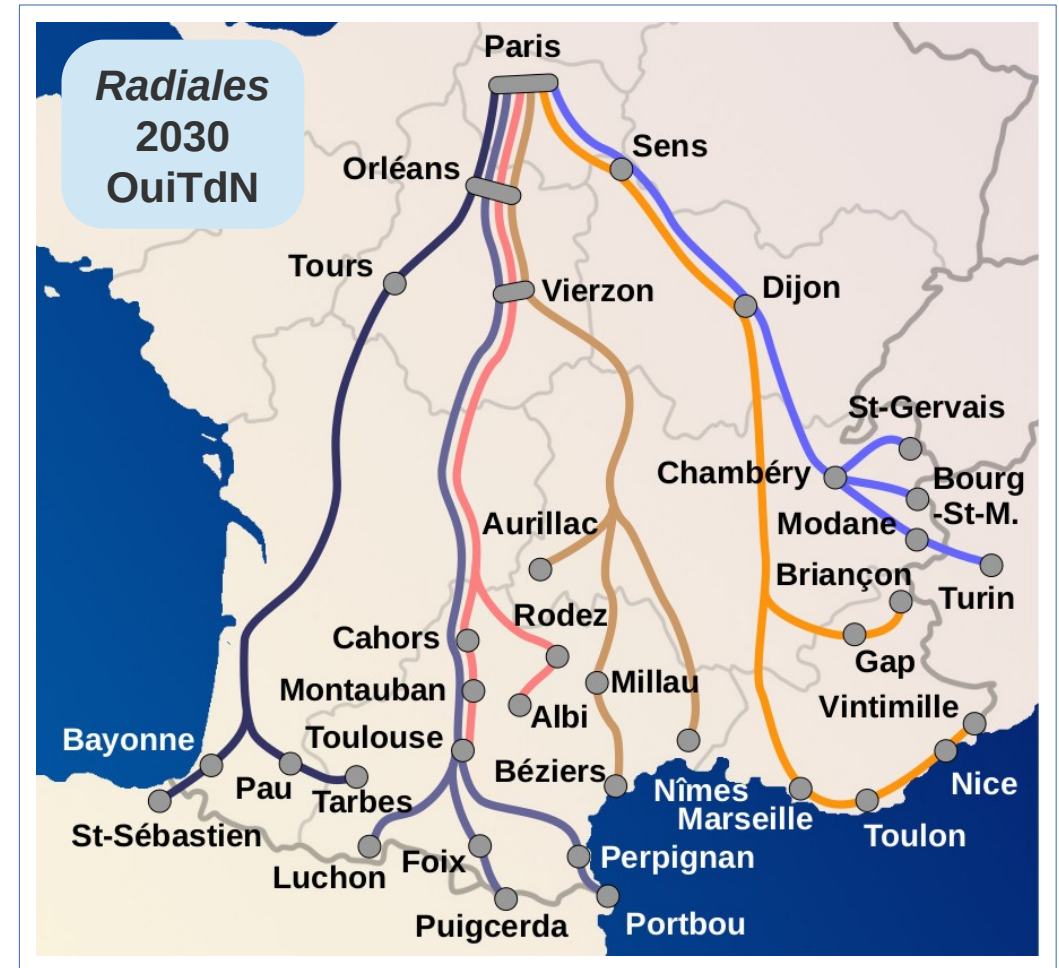
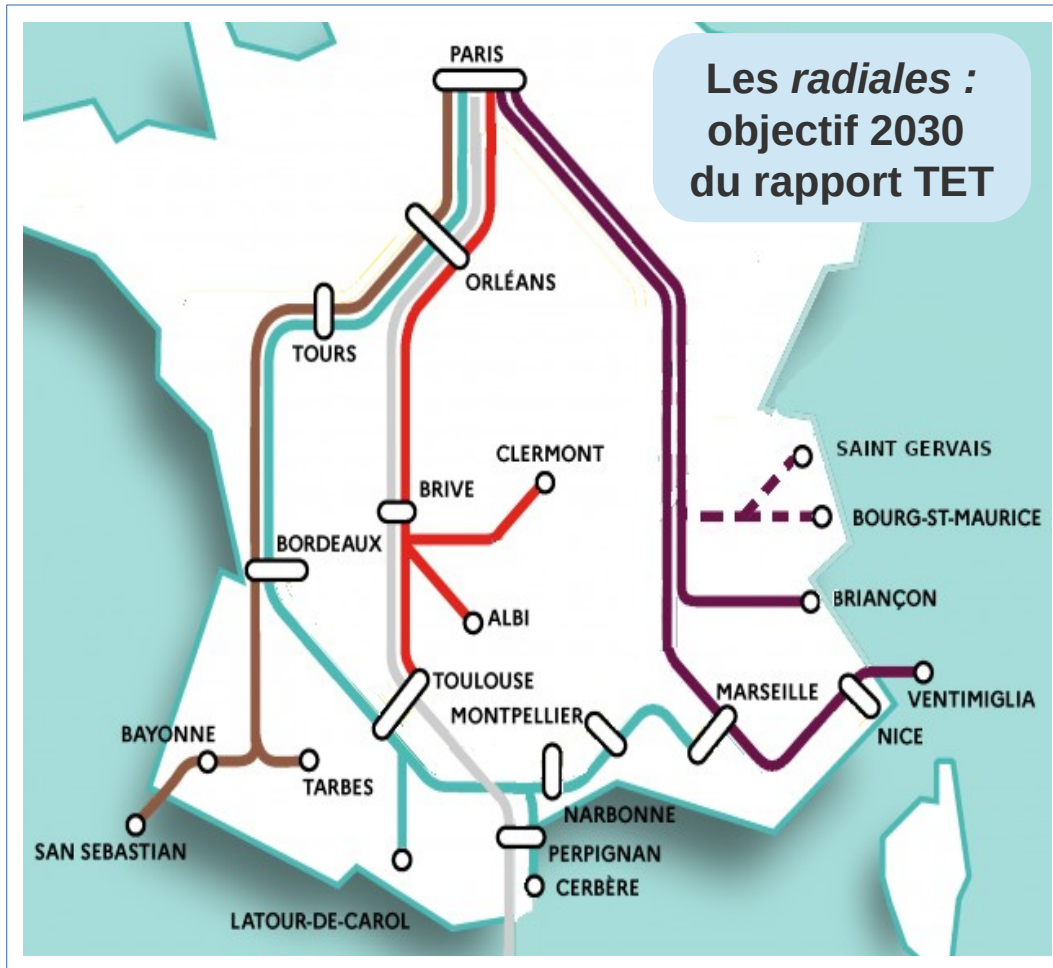
Proposition  
OuiTdN

## Vision 2030 des lignes de nuit transversales





# L'État relance uniquement les *radiales* depuis Paris



## Relancer d'autres *radiales* :

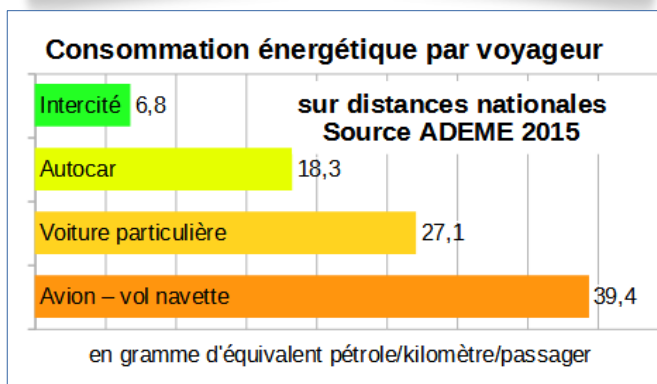
- Paris – **St Gervais / Bourg St Maurice** (envisagé par le rapport TET, puis « oublié »)
- Ajouter des branches vers **Modane – Turin**, **Luchon** et **Hendaye – St Sébastien**
- Un tribranche vers le **Massif Central**, pour redynamiser les territoires → démétropolisation



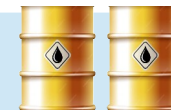
## 2) Le train de nuit demande moins de subventions que l'avion « vert » ou la voiture électrique

*22 avril 2020 : Élisabeth Borne évoque « Le yoyo sur les prix du baril de pétrole. »*

**Le prix de l'énergie est instable depuis 2008 :**



### L'avion est la mobilité la plus énergivore



- Les carburants « verts » coûtent cher et ont un mauvais rendement énergétique.
- Une promesse du secteur pour gagner du temps
- L'aviation se dit incapable de payer les même taxes que les transports terrestres.

→ **L'État devra subventionner le carburant "vert" de plusieurs Milliards € / an !**



### S'émanciper de la dépendance aux mobilités énergivores

- En 2022 l'État a subventionné « la ristourne carburant » pour **7,6 Milliards €** par manque d'alternatives à l'automobile.

→ **Le train de nuit demande moins de subventions que la voiture électrique ! (en €/Tonne CO<sub>2</sub> évitée)**



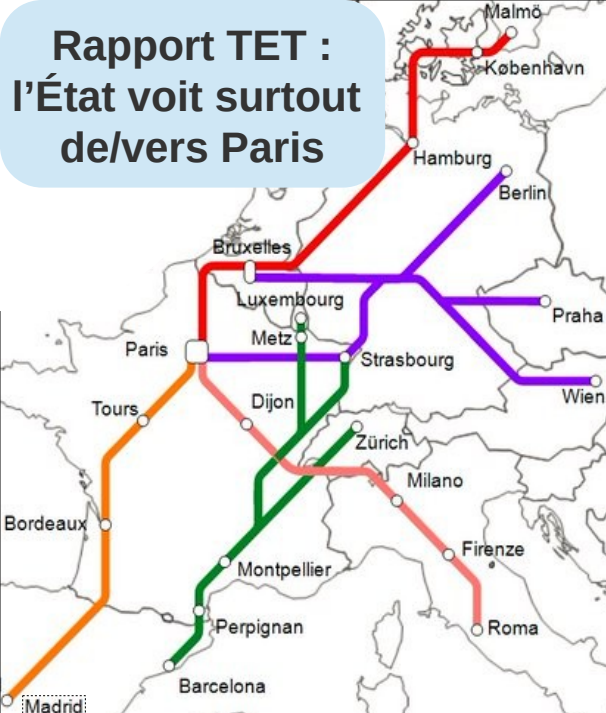
### Le train de nuit : 80 % d'économies d'énergie

- à financer sans attendre (**2 Milliards € sur 10 ans**)
- **disposer d'alternatives** pour négocier avec le secteur aérien

**Évitons les situations de blocage par manque d'alternatives :**

→ **Relançons massivement les trains de nuit AVANT le renchérissement de l'aérien !**

Rapport TET :  
l'État voit surtout  
de/vers Paris



## L'unique mobilité terrestre confortable pour 1000 à 1500 km

Jean-Pierre Farandou : « *Le train de nuit permet d'aller plus loin, entre 1000 et 1500 km ... C'est vraiment une très bonne idée de faire une longue distance pendant qu'on dort* »

**1 passager aérien sur 3** vole vers des destinations atteignables en train de nuit.

**1 sur 2** en ajoutant les trains de nuit parcourant 4000 km en 36 h

+ Compléter l'offre avec le « train + ferry »

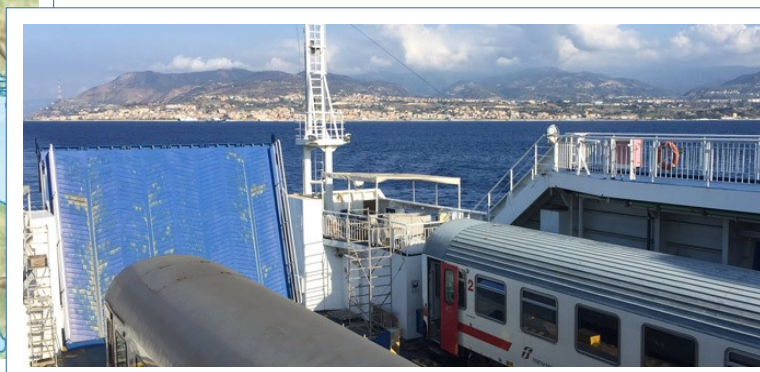
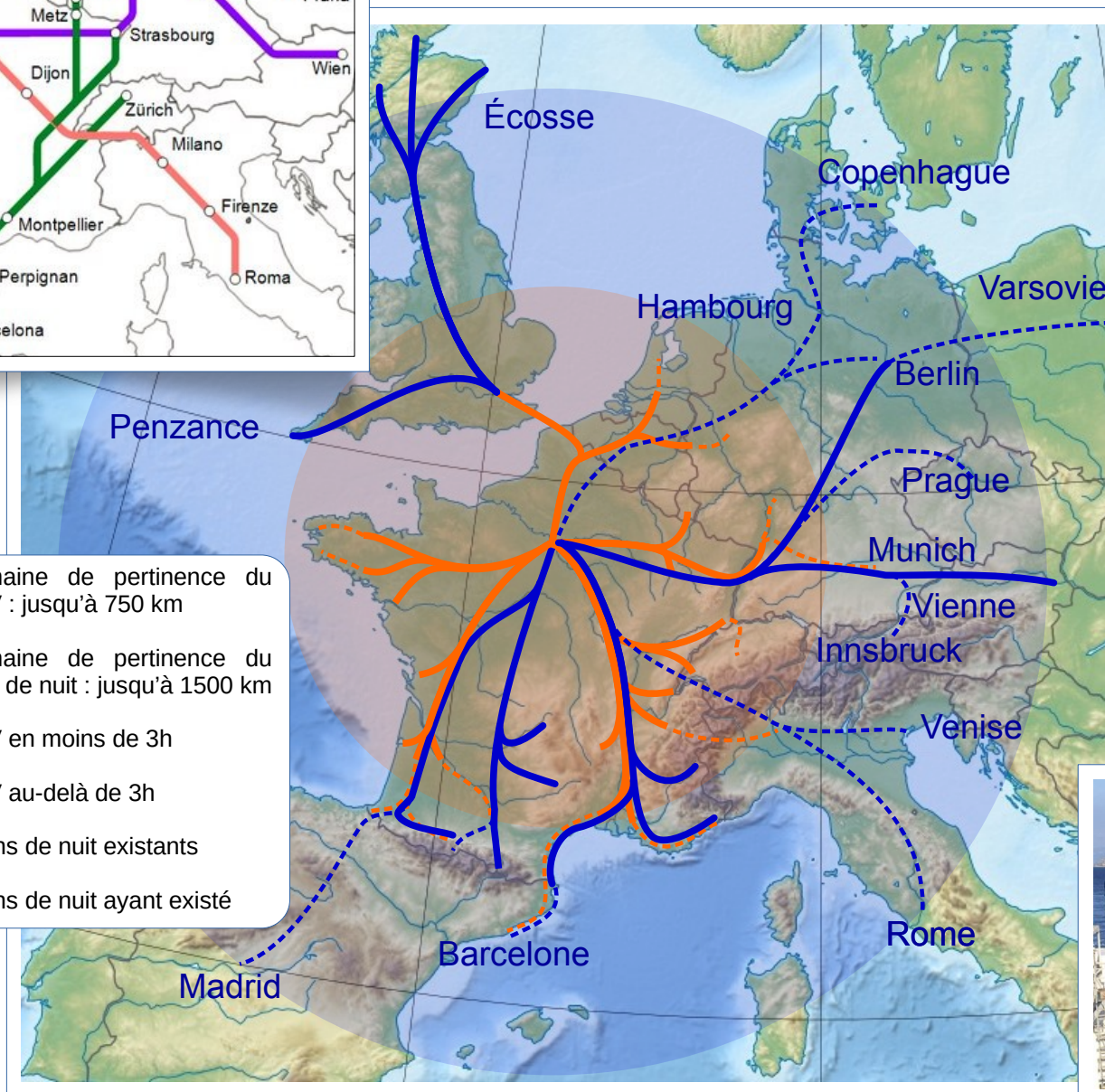
→ Un potentiel de

**100 millions de passagers**

par an sur **350 lignes de nuit** en Europe !

→ Demandons à l'UE d'autoriser les subventions aux trains internationaux

- Domaine de pertinence du TGV : jusqu'à 750 km
- Domaine de pertinence du train de nuit : jusqu'à 1500 km
- TGV en moins de 3h
- - - TGV au-delà de 3h
- Trains de nuit existants
- - - Trains de nuit ayant existé





# Découvrir d'autres destinations

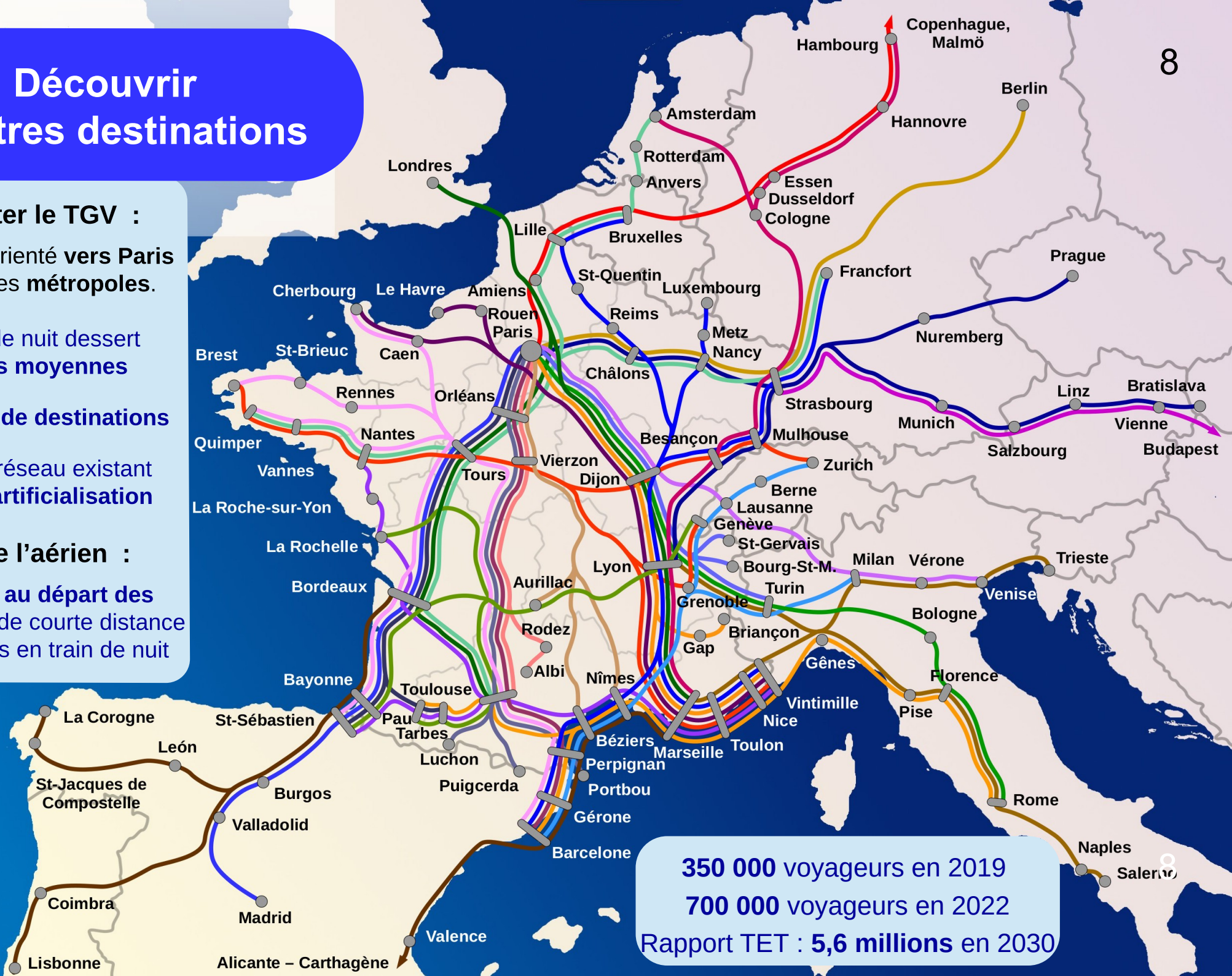
## Compléter le TGV :

Le TGV est orienté vers Paris et dessert les métropoles.

- ✓ Le train de nuit dessert les Villes moyennes
- ✓ Diversité de destinations
- ✓ Utilise le réseau existant → évite l'artificialisation

## Réduire l'aérien :

- ✓ Les vols au départ des régions sont de courte distance et réalisables en train de nuit



350 000 voyageurs en 2019  
 700 000 voyageurs en 2022  
 Rapport TET : 5,6 millions en 2030



### 3) Commander 600 voitures, avec une option à 1200

#### AUGMENTER L'AMBITION

15 JUIL. 2023 L'État lance une mission pour construire **150** voitures

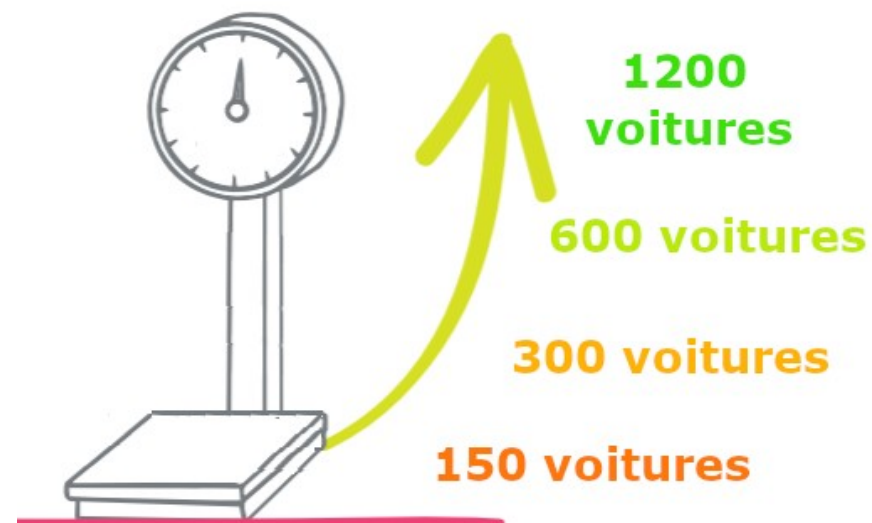
27 NOV. 2022 Le président de la République annonce **300** voitures

21 MAI 2021 Le rapport TET montre le besoin de **600** voitures

- Pénurie de voitures-couchette dans toute l'Europe

→ Prévoir une extension optionnelle à **1200 voitures** (ne coûte rien)

→ Une commande importante **intéressera davantage l'industrie** et réduira les coûts.



#### Acquisition directe ou PPP ?

- L'État envisage de faire acheter le matériel neuf par un loueur de matériel roulant (RoSCo) via un cabinet de conseil

→ Pourrait coûter plus cher

→ Visons au moins une Rosco publique :

**Eurofima** œuvre déjà au niveau européen depuis 1956 !



+ Accessibilité PMR





## Un projet global : redonner la priorité au ferroviaire classique

Le train de nuit est l'activité la plus difficile à produire :  
Relancer les trains de nuit oblige l'État à améliorer l'ensemble du ferroviaire

4 projets convergents :

- ✓ Relancer les **trains de nuit** et Intercités de jour
- ✓ Doubler le trafic **fret**, qui a des besoins similaires
  - ✓ Créer des réseaux **RER en région**
  - ✓ **Cadencer les TER** à la demi-heure

→ Comme le font les pays modèles : l'Autriche, la Suisse, la Belgique et les Pays-Bas

J.-P. Farandou : « on a mis 100 Milliards € dans le TGV [...] on n'a pas mis assez d'argent dans le réseau classique, il est temps de rattraper »

**23 FÉV. 2023** L'État annonce  
**100 Milliards €** pour le ferroviaire  
(mais non financés à ce jour !)



Déclaration du 27 novembre 2022

# Relancer les trains de nuit



une dizaine de lignes de trains de nuit.

Élisabeth Borne, 22 sept. 2018 :  
« Oui les trains de nuit  
ont de l'avenir »



**Les déclarations sont « pour »...  
alors demandons le financement !**



16 juin 2022 :  
les présidents  
voyagent à Kiev  
en train de nuit

hugodecrypte Septembre 2023 ...

