



Collectif « Oui au train de nuit »
 Contact ouiautraindenuit(@)laposte.net
 Pétition de 195 000 signataires change.org/p/ouiautraindenuit

31 août 2020

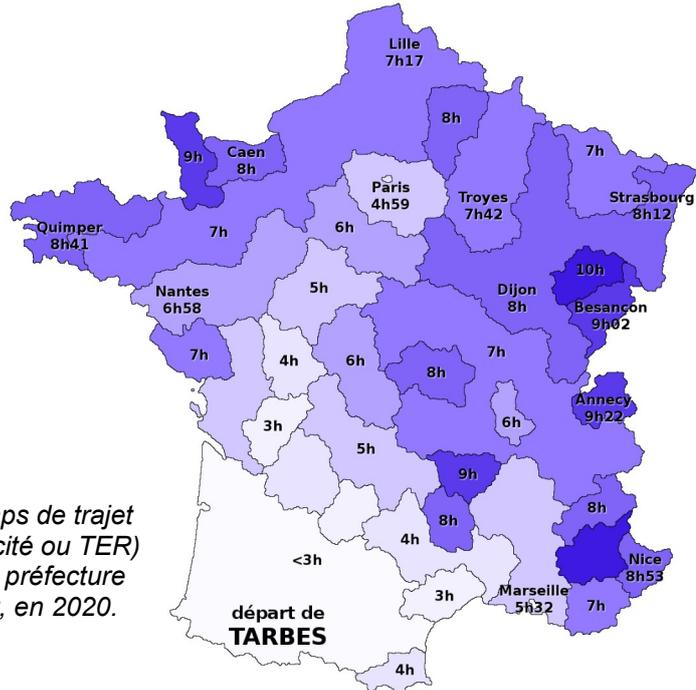
9 actions pour relancer les trains de nuit

– résumé en images –

Toute la France n'est pas accessible en 3 heures de train !

De nombreux déplacements prennent plus de 4 à 8 heures en train surtout sur les **transversales** et vers les **zones de montagne**.

Carte des meilleurs temps de trajet en train (TGV, Intercité ou TER) au départ de Tarbes jusqu'à la préfecture de chaque département, en 2020.

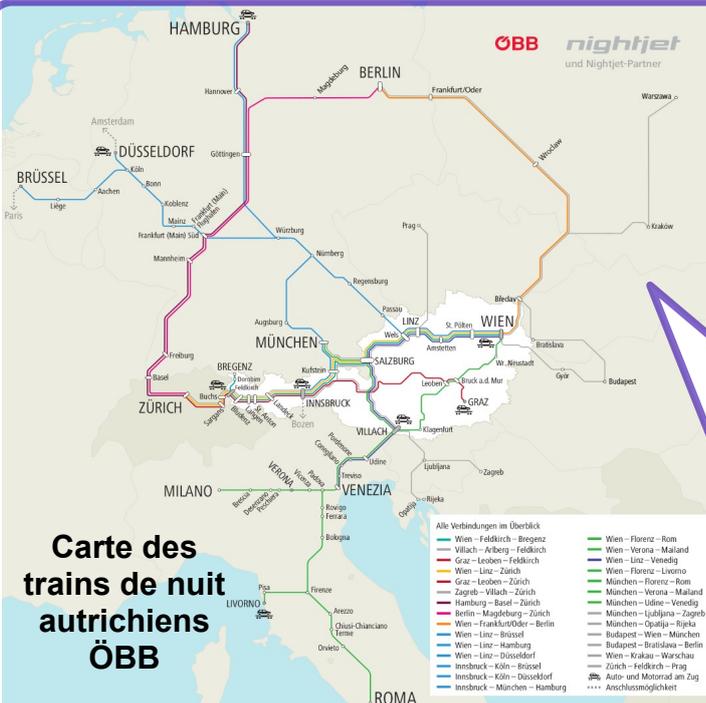


La SNCF a noirci le tableau ? Les trains de nuit n'étaient pas vides, la demande est croissante en France et en Europe !

Sénateur Max Brisson :
 « la SNCF a bien laissé entendre que ces trains de nuit étaient vides et déficitaires. Mais l'Autorité de Régulation des Transports a rectifié [...] en 2015, le taux d'occupation des trains de nuit était près de 10 points au-dessus de la moyenne de l'activité des Intercités. »

Député Joël Giraud :
 « seuls 2 trains ont été maintenus au détriment de l'intégralité des autres lignes, alors que parallèlement le réseau se développait en Europe – la SNCF nous avait dit le contraire ».

Carte des trains de nuit autrichiens ÖBB



La France sera-t-elle à la hauteur de la relance des trains de nuit ?

Le parlement a demandé au gouvernement de rendre un rapport sur le développement des trains de nuit au 30 juin 2020.

Le rapport sera-t-il publié et suivi d'actions ?

« Je partage l'objectif de dynamiser l'offre de train de nuit qui est aujourd'hui trop réduite en France »,
Élisabeth Borne, ministre



Demandons des investissements ambitieux :

Vision 2030 pour 15 trains de nuit nationaux



Desservir l'Hexagone avec 15 lignes nationales et 15 nouvelles lignes intra-européennes.

Vision 2030 pour 15 trains de nuit intra-européens au départ de l'Hexagone



Nos propositions : 9 actions pour relancer les trains de nuit !

1) Investir 1,5 milliards d'euros dans un parc moderne de trains de nuit

- Il existe une pénurie de voitures de nuit à l'échelle européenne.
- ÖBB investit déjà 750 M€ pour 33 nouveaux trains de nuit modernes.
- Il y a besoin d'offrir **des confort pour tous** avec des sièges inclinables pour les « petits prix », des couchettes, et des voitures-lits avec cabines privatives « *Premium* ».

Investissons 1,5 Md€ sans attendre pour :

- **Rénover la totalité du parc Corail** qui est de bonne qualité (100 à 150 voitures), dès 2021-2023.
- Construire **600 voitures neuves** interopérables en Europe, pour mise en service dès 2024-2028.

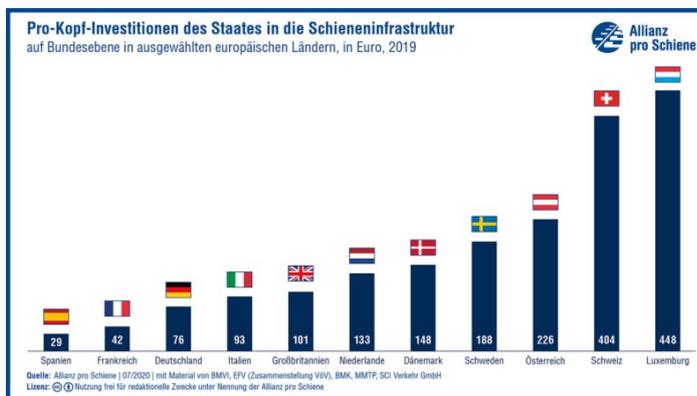


2) Planifier sur 10 ans d'investir 5 à 10 Milliards d'euros par an pour la modernisation du réseau ferré

La France est en **retard pour les investissements dans le réseau ferroviaire** par rapport à ses principaux voisins européens : 3 Md€/an par an contre 5 à 10 Md€/an en Allemagne, Royaume-Uni ou Italie (10ème sur 11 en investissement par habitant).

→ **Maximiser l'usage du réseau ferroviaire** permettra d'offrir des alternatives de mobilité bas carbone à tous, aussi bien pour les voyageurs que pour le fret.

→ La convention citoyenne pour le climat demande un financement accru du ferroviaire.



3) Maximiser la disponibilité du réseau ferroviaire de nuit



Le train de nuit et le fret ont besoin d'itinéraires garantis sur 1000 km, de nuit, à travers des sections en travaux :

→ Réaliser les **travaux sur une voie**, pour maintenir la circulation sur la voie adjacente. A la différence des trains de jour, les trains de nuit et le fret ne sont pas pressés : ils peuvent traverser les zones de chantier à petite vitesse.

→ Réaliser plus de **chantiers en interne**, pour permettre ces chantiers sur une voie (le personnel en intérim n'est pas formé pour le niveau de sécurité nécessaire). Cela réduit les coûts et offre plus de flexibilité sur les calendriers de chantier.

→ En cas de coupure des 2 voies, réserver des **itinéraires bis**.

Densifier l'usage du réseau permet de réduire les coûts unitaires :

Le réseau est mieux amorti s'il est intensément circulé, de jour comme de nuit !

4) Recentrer le groupe SNCF sur le ferroviaire national

- Déjà très endetté, le groupe SNCF investit dans des activités à risque à l'étranger et hors ferroviaire. Ces activités sont encore plus fragiles en période de Covid.
- L'Autorité de Régulation des Transports (ART) exige une **séparation comptable**, ce que le groupe SNCF refuse de manière réitérée depuis plusieurs années.
- **Que cache le groupe SNCF ?** En l'absence de séparation comptable, le groupe public peut par exemple surfacturer les prestations en France – où il est en position dominante – pour couvrir des investissements et des déficits à l'étranger.
- Les Régions dénoncent déjà des surcoûts injustifiés.

→ Recentrer l'activité du groupe public est un choix déjà acté par l'Allemagne pour réduire les risques financiers et **prioriser la modernisation du ferroviaire national**.

Élisabeth Borne à Jean-Pierre Farandou :
« que la SNCF se concentre sur le transport ferroviaire. La SNCF est très présente dans le transport routier. »
RTL, 28 janv. 2020

5) Coopérer pour de nouveaux trains de nuit intra-européens

- La SNCF n'est pas en mesure de lancer seule des trains de nuit internationaux.
- Les opérateurs ferroviaires autrichiens, italiens, suisses, allemands, tchèques, hongrois, polonais, suédois, hollandais et belges coopèrent ensemble pour lancer de nouveaux trains de nuit intra-européens.



→ L'État peut mobiliser son groupe public en vue de lancer des **coopérations**.
→ Coopérer permettra de **vendre des billets avec des correspondances garanties entre les trains d'opérateurs différents**. Les voyageurs pourront enfin réserver des combinaisons de trains pour traverser l'Europe sans stress.

6) Confier la vente de billets à un acteur impartial pour éviter les biais de concurrence

- Le site Oui.sncf est une filiale de l'activité TGV. Il a donc intérêt à vendre préférentiellement le TGV.
- Les trains classiques (train de nuit, Intercités et TER) sont peu mis en avant.
- Les billets internationaux avec correspondances sont souvent difficiles à acheter.

→ L'État pourra **confier la plateforme de vente à un acteur impartial** avec une obligation de vendre tous les trains. Pour ne pas fragmenter le ferroviaire, cet acteur gagnera à être **SNCF Réseau**, qui a déjà une obligation d'impartialité et qui dispose déjà de l'information en temps réel sur toutes les circulations.

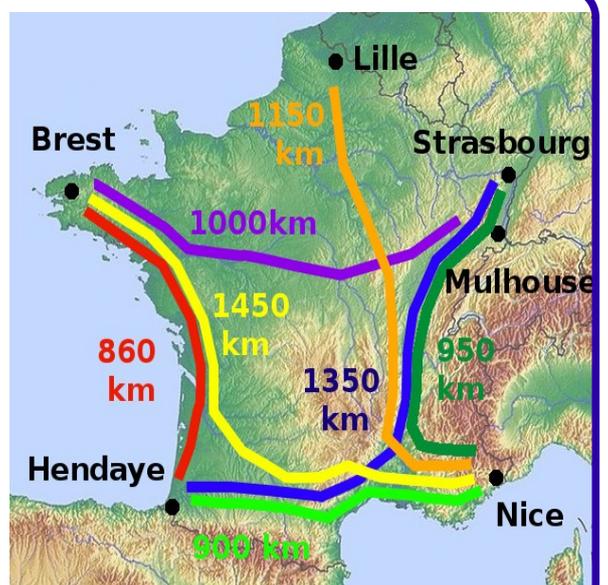
→ Cela donnera à SNCF Réseau des ressources pour la modernisation de l'infrastructure. Actuellement la séparation ferroviaire lui impose des missions coûteuses mais peu de recettes.

→ Construire une **autorité européenne pour la vente des billets** regroupant les organismes nationaux permettra la vente de tous les billets pour traverser l'Europe.

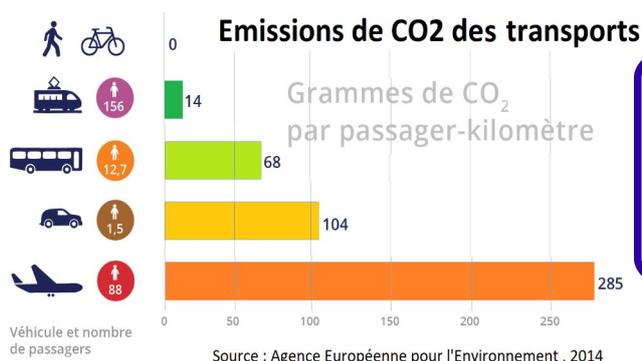
7) Relier les territoires entre eux

Le train de nuit est un service unique pour les territoires qui permet de :

- **Relier les régions entre elles grâce à des liaisons « transversales » directes**, là où aujourd'hui il existe une réelle carence de mobilité.
- Offrir un nouveau service pour **desservir les villes moyennes**, souvent oubliées de la Grande Vitesse.
- Offrir **une circulation supplémentaire tôt le matin et tard le soir** en milieu rural pour les trajets régionaux grâce à une voiture place assise pour le « cabotage ».



8) Rendre le train de nuit compétitif face à l'avion



Jean-Baptiste Djebbari, Ministre des Transports :
« *l'impératif écologique fait émerger de nouvelles perspectives économiques pour les trains de nuit.* »

Élisabeth Borne : « *le train de nuit peut constituer [...] une alternative très intéressante à l'avion* »

- L'aviation est déjà la mobilité la plus rapide. Pour exister, elle n'a pas besoin d'être de surcroît la moins chère.
- Elle bénéficie de 7 Md€/an d'exonérations fiscales en France, ce qui lui permet de casser les prix sur les trajets de 700 à 1500 km et d'écraser le marché des transports terrestres (bus, covoiturage, train).
- L'avion est la mobilité la plus énergivore et la plus difficile à électrifier.
- Il est temps de rééquilibrer la concurrence pour laisser émerger les alternatives.

→ Réduire la TVA à 5,5% pour le rail.

→ Inclure une redevance « pollueur-payeur » sur l'aviation générera de nouvelles ressources pour financer les mobilités peu énergivores.

→ Préparer la transition sur les distances 700-1200 km : les liaisons aériennes pourront être supprimées si les trains de jour sont complétés par des trains de nuit pour couvrir toutes les plages horaires, avec des arrivées tôt le matin et des départs tard le soir.

→ Réorienter les subventions de l'aérien vers les trains de nuit modernisés pour la desserte des villes moyennes.

9) Conquérir de nouveaux voyageurs pour le train classique

- Un nombre croissant de voyageurs cherchent des billets moins chers plutôt qu'un trajet rapide.
- Le tourisme génère 49 % des trajets aériens.
- Réduire la pollution devient un critère de choix.

→ Une tendance émergente à promouvoir :

Le **tourisme local de qualité** avec des destinations moins lointaines (France et Europe), atteignables en train de nuit et de jour.

→ Le train classique offre des temps de parcours similaires à la route.

Il va conquérir les voyageurs en étant compétitif en prix :

« **Le train classique au prix du covoiturage !** »



Sondage « Il est temps » ARTE

Vous voulez en savoir plus ? Découvrez notre dossier d'investigation sur
<https://ouiautraindenuit.wordpress.com>