

MÉMOIRE DE MASTER (M2)

Transports, Logistiques, Territoires, Environnements

La RELANCE des TRAINS DE NUIT en FRANCE

Une AVENTURE sur de BONS RAILS ?

Étude critique

des modalités d'exploitation des (nouvelles) lignes de trains de nuit dans le système ferroviaire français actuel

Le cas des lignes domestiques

Par Paul BITTARD

Sous la direction de Mme Patricia PERENNES

Session de septembre 2023

Soutenu le lundi 4 septembre 2023 à l'Institut de Géographie (Paris)

En présence de :

Mme Patricia PERENNES, docteure en économie des transports, directrice de mémoire

M. Xavier BERNIER, professeur des Universités, directeur du Master TLTE

M. Matthieu SCHORUNG, docteur en géographie et aménagement

Mise en page : Adrien Berthod, 26 juillet 2023

Image : photographie d'une voiture de voyageurs du train « Kociwi » n°1114, Łódź Kaliska ⇄ Gdynia Główna, Pologne. Par Adrien Berthod, 28 novembre 2022 (18h24)

AVERTISSEMENT

Ce mémoire a été réalisé entre le lundi 2 janvier (date des premières lectures) et le vendredi 28 juillet 2023 (date d'impression de la version finale). Il été soutenu le lundi 4 septembre 2023.

Pour cette raison, il n'est donc fait aucune mention de tous les évènements relatifs au sujet de ce mémoire qui seraient survenus entre le milieu du mois de juillet 2023 et la date de soutenance.

« Faire et défaire, c'est la loi du chemin de fer... »

– Adage cheminot –

AVANT-PROPOS

Quelques éléments préliminaires à la
compréhension de ce mémoire

RÉSUMÉ, MOTS-CLEFS

REMERCIEMENTS

LEXIQUE

SOMMAIRE

RÉSUMÉ, MOTS-CLEFS

Après une quasi-évacuation du paysage ferroviaire français à la fin de la décennie 2010, les trains de nuit font l'objet d'un regain d'intérêt concrétisé par un processus de relance de quelques lignes domestiques et internationales en France depuis le début de la décennie 2020. Dans le sillon d'une recomposition des mobilités post-crise sanitaire, l'ambition d'une promesse ministérielle visait la (re)constitution d'un réseau d'une dizaine de lignes de trains de nuit d'ici à 2030.

Comment se matérialise cette relance ? Quelles ont été les leçons tirées du premier échec ? Ce projet, tout aussi ambitieux soit-il, est-il réalisable dans l'état actuel du réseau ferré ? Le train de nuit peut-il s'avérer compétitif et populaire dans un environnement de plus en plus concurrentiel ? Les différentes parties prenantes disposent-elles de la coordination, de la détermination et des moyens nécessaires pour encadrer et accompagner la relance à son terme ? Pourrait-elle, cette fois-ci, être durable en prévision des mutations profondes du système ferroviaire français ?

Ce sont toutes ces questions auxquelles ce mémoire tente d'apporter des réponses, à travers une approche académique des trains de nuit comme moyen de transport (très) particulier cristallisant de nombreuses passions, à la croisée d'enjeux politiques, sociaux, culturels et environnementaux.

Mots-clefs : transport ferroviaire de voyageurs, trains, TET, Intercités, Intercités de nuit, SNCF, mobilités, concurrence, gouvernance

SUMMARY, KEYWORDS

After being virtually ousted from the French rail landscape at the end of the 2010s, night trains have been the subject of renewed interest since the start of the 2020s, with a number of domestic and international routes in France being relaunched. In the wake of the reorganisation of transport in the wake of the health crisis, a ministerial promise was made to (re)build a network of around ten night train lines by 2030.

How is this relaunch taking shape? What lessons have been learned from the initial failure? Is this project, however ambitious, feasible given the current state of the rail network? Can night trains prove competitive and popular in an increasingly competitive environment? Do the various stakeholders have the necessary coordination, determination and resources to oversee and support the relaunch through to the end? Could it, this time, be sustainable in the face of profound changes to the French rail system?

These are all questions to which this dissertation seeks to provide answers, through an academic approach to night trains as a (very) special means of transport crystallising many passions, at the crossroads of political, social, cultural and environmental issues.

Keywords : rail passenger transport, trains, TET, Intercités, Intercités de nuit, SNCF, mobilities, concurrence, governance

REMERCIEMENTS

Je me dois de transmettre mes plus sincères remerciements à plusieurs personnes sans l'aide desquelles ce mémoire n'aurait pu aboutir à ce point de complétude après sept mois de travail intense.

Je souhaite tout d'abord remercier Mme Patricia Pérennes pour son encadrement rigoureux ainsi que pour sa disponibilité et son efficacité à la relecture attentive de chacune de mes parties. Ses conseils d'approfondissement ainsi que les nombreux contacts qu'elle m'a généreusement transmis me furent d'une aide fondamentale.

Je remercie ensuite les différents intervenants – et en particulier MM. Frédéric de Kemmeter, Nicolas Bargelès, Olivier Metge, Sean Clairin, ainsi que les membres de Objectif Train de nuit – pour avoir accepté de répondre à mes sollicitations d'entretien, et avec qui les échanges aussi riches que stimulants ont largement contribué à affiner ma réflexion. Je remercie également M. Dimitri Rosset pour s'être rendu disponible afin de me faire visiter le technicentre de Paris Austerlitz.

Je remercie également les membres de ma famille – ma mère, ma grand-mère et mes tantes – pour leur relecture volontariste, efficace et attentive de mon mémoire, tant sur la lisibilité, la syntaxe, l'orthographe ou le style, et ce malgré l'immensité de la tâche.

En outre, je remercie l'équipe FIRST de SNCF Voyageurs pour m'avoir orienté vers les bonnes personnes à contacter et, plus largement, pour cette année d'alternance passée à leurs côtés, concomitante à la réalisation de ce mémoire.

De manière plus générale, je tiens à remercier M. Xavier Bernier ainsi que le corps professoral du master TLTE de Sorbonne Université pour leur dévouement qui m'a permis de vivre ces deux années aussi enrichissantes intellectuellement que dynamiques dans le cadre des voyages d'étude, et dont le souvenir me restera indélébile. Ces remerciements s'adressent également à mes amis et à Marcos pour leur soutien inconditionnel, dans les meilleurs moments comme dans les plus difficiles.

LEXIQUE

Par ordre alphabétique

CONCEPTS GÉNÉRAUX RELATIFS AUX TRANSPORTS ET AUX MOBILITÉS

On ne pourrait faire l'économie d'un éclairage sur 24 concepts employés tout au long de ce mémoire dans la mesure où ce dernier s'inscrit dans une **approche résolument géographique de l'étude des transports et des mobilités** (à travers l'exemple du train de nuit). Ces définitions s'inspirent de celles proposées par M. Xavier Bernier au cours de ses travaux, mais ce lexique reste bien propre à ce mémoire et pourrait faire l'objet de discussions. L'usage de chacun de ces termes au cours de ce mémoire ne doit rien au hasard, mais est consciencieusement et rigoureusement réfléchi.

Les **premières mentions*** de chacun de ces termes à partir de l'introduction seront écrites comme telle pour inviter le lecteur à se reporter à ce lexique afin d'en connaître la définition. Chaque définition est suivie d'un *exemple concret* pour faciliter la compréhension, ainsi que d'une mention des *termes proches qui ne sauraient pourtant être confondus*.

Accessibilité (*adj. : accessible*) : ensemble des possibilités effectives pour relier deux lieux par un déplacement ou pour accéder à un service. Elle représente l'offre de mobilité.

Sa qualité dépend de la performance technique des réseaux (exprimée en coût et en temps), la variabilité temporelle de son fonctionnement (interrompue dans le cadre de fermetures) et des capacités physiques des individus (amoindries dans le cas des Personnes à Mobilités Réduites (PMR)).

Ex : en cas de fermeture de la voie ferrée entre Veynes et Briançon, le département des Hautes-Alpes n'est plus accessible en Intercités de nuit ; les trains Corail ne sont pas accessibles aux PMR.

Ne pas confondre avec « Desserte »

Connectivité (*adj. : connectif*) : possibilités alternatives offertes par un réseau d'atteindre ses divers sommets. Plus l'indice de connectivité est fort, plus le nombre de chemins possibles pour aller d'un sommet à un autre est élevé. Un réseau dans lequel il existe une liaison directe entre tous les nœuds bénéficie d'une connectivité maximale.

Ex : la connectivité du réseau Intercités de nuit est plutôt faible : une seule ligne permet de rejoindre chaque destination depuis Paris

Ne pas confondre avec « Connexité », « Connexion » et « Interconnexion »

Connexion (*adj. : connecté*) : établissement d'une liaison entre deux points ou deux axes au sein de réseaux différents d'un même mode de transport, (aérien ⇔ aérien // ferroviaire (TGV) ⇔ ferroviaire (métro),...).

- soit par adjonction d'un tronçon (connexion linéaire)

- soit par amélioration des correspondances en un point (connexion ponctuelle)

Ex : pour la liaison Paris ⇔ Côte Basque la connexion entre le réseau Intercités de nuit et le réseau TER Nouvelle-Aquitaine sera assurée en gare de Bayonne dès 2024.

Ne pas confondre avec « Connexité », « Connectivité » et « Interconnexion »

AVANT-PROPOS

Connexité (*adj. : connexe*) : capacité d'un réseau d'assurer la mise en relation des sommets par des axes. Elle indique le degré de possibilité de rejoindre à partir de n'importe quel sommet les autres sommets.

Un réseau est connexe si tous les sommets lui sont reliés (mais pas forcément entre eux). Un réseau est fortement connexe si, à partir de n'importe quel sommet, il est possible d'atteindre les autres sommets, soit pas un axe direct, soit en passant par d'autres sommets.

*Ex : le réseau Intercités de nuit en 2023 est faiblement **connexe** du fait de sa centralisation sur Paris.*

Ne pas confondre avec « Connectivité », « Connexion » et « Interconnexion »

Desserte (*adj. : desservi*) : possibilité d'entrer et de sortir d'un réseau dans un territoire rendu accessible par ce même réseau. La desserte d'un territoire peut être permanente, intermittente ou inexistante, selon les choix d'y faire s'arrêter ou non le train. Elle ne dépend donc pas seulement de la présence d'une infrastructure de transport.

*Ex : en cas de fermeture de la gare d'Antibes, celle-ci n'est plus **desservie** par l'Intercités de nuit mais la côte d'Azur reste accessible avec ce même Intercités de nuit depuis Nice ou Cannes.*

Ne pas confondre avec « Accessibilité »

« Effet-tunnel » : situation d'enfermement dans un réseau de transports lorsque celui-ci, par choix politique ou par absence d'infrastructure, ne dessert pas le territoire qu'il rend accessible. L'effet-tunnel est de plus en plus fréquent avec le développement des modes de transports à grande vitesse.

*Ex : avec la mise en service de la LGV entre Paris et Bordeaux, toutes les gares situées entre ces deux villes pâtissent d'un « **effet-tunnel** » puisque le TGV effectuant le parcours de 2h15 ne les dessert plus.*

Flux : déplacement de matériel ou de personnes, sans préjuger du mode de transport ni de l'objectif visé.

*Ex : les **flux** de voyageurs de longue distance ont été considérablement réduits (voire interdits) durant la crise sanitaire de 2020.*

Ne pas confondre avec « Mobilité », « Trafic » et « Transport »

Hub : nœud aux caractéristiques fonctionnelles supérieures grâce à ses capacités de polarisation, qui lui confèrent des performances nodales et réticulaires sur lesquelles il fonde son succès. Il doit être intermodal.

*Ex : la gare de Vienne Hauptbahnhof est le **hub** du réseau Nightjet, en correspondance avec des réseaux nationaux (ÖBB) et urbains (U-Bahn, S-Bahn, tramways...)*

Ne pas confondre avec « Nœud »

Interconnexion (*adj. : interconnecté*) : connexion de réseaux d'au moins deux modes de transports différents (aérien ↔ ferroviaire // ferroviaire ↔ routier // ...).

*Ex : depuis la suppression de la liaison directe en Intercités de nuit entre Paris et Portbou, il existe une **interconnexion** avec un autocar en gare de Cerbère.*

Ne pas confondre avec « Connexité », « Connectivité », « Connexion », « Interopérabilité » et « Intermodalité »

AVANT-PROPOS

Intermodalité (*adj. : intermodal*) : capacité d'un système de transport de permettre l'utilisation successive d'au moins deux modes de transports dans une même chaîne de déplacement, en offrant les meilleures conditions de passage de l'un à l'autre.

Elle suppose la mise en complémentarité de réseaux différents et donc elle doit s'effectuer dans des lieux d'interconnexion performants ponctuels (comme dans un pôle d'échange ou une plateforme multimodale) ou linéaires (comme dans le cas du tram-train).

*Ex : il y a un enjeu à rendre certaines gares **intermodales** afin de faciliter le passage d'un Intercités de nuit à un autocar pour les voyageurs.*

Ne pas confondre avec « Interconnexion » et « Interopérabilité », « Multimodalité » et « Plurimodalité »

Interopérabilité (*adj. : interopérable*) : capacité d'un moyen de transport à fonctionner sur différents réseaux (d'un même mode de transport), rendus compatibles au préalable :

- par connexion de plusieurs infrastructures relevant initialement de réseaux séparés (par exemple en reliant les réseaux ferrés interrompus aux frontières)

- par homogénéisation de leurs normes d'exploitation (par exemple, en adoptant une signalétique unique)

L'objectif est d'éviter des ruptures de charges.

*Ex : la locomotive Vectron de Siemens est **interopérable** car elle équipée de plusieurs systèmes de signalisation et d'alimentation électrique et peut donc circuler sur une grande partie des réseaux ferroviaires européens.*

Ne pas confondre avec « Interconnexion » et « Intermodalité »

Isotropie (d'un réseau) (*adj. : isotrope*) : variation de l'homogénéité d'un réseau, entendue comme des liaisons aux caractéristiques identiques en terme de vitesse, de fréquence et de consistance des flux entre les nœuds. Un réseau homogène est donc isotrope.

*Ex : le réseau des trains de nuit a été caractérisée par une importante **isotropie** depuis 1980. Aujourd'hui, il n'est pas **isotrope**.*

Mobilité (*adj. : mobilitaire*) : changement de lieu accompli par une ou des personnes. Elle dépend :

- d'un ensemble de valeurs sociales et de capacités individuelles (physique, financière...)

- de conditions géographiques et temporelles

- de dispositifs techniques, technologiques et infrastructurels

- de choix politiques

*Ex : la crise du Covid-19 a entraîné un bouleversement des pratiques **mobilitaires**, une partie des individus privilégiant la minimisation de leur impact environnemental dans leur déplacement sur le choix de la grande vitesse.*

Ne pas confondre avec « Flux », « Trafic » et « Transport »

Mobilité pendulaire : déplacement quotidien d'un individu entre le lieu de travail et le lieu de résidence.

*Ex : les Intercités de nuit doivent cohabiter à l'approche de Paris avec des trains de banlieues transportant des voyageurs **pendulaires**.*

AVANT-PROPOS

Nœud (*adj. : nodal*) : sommet de croisement et d'articulation des axes d'un même ou de plusieurs réseaux fonctionnels. Les nœuds sont isotropes s'ils attirent de manière égale (en vitesse et en débit) les flux qu'ils polarisent. Ils sont matérialisés par des infrastructures.

Ex : la gare de Toulouse Matabiau est un nœud d'envergure régionale du réseau Intercités de nuit au croisement de 4 branches vers Paris, Lourdes, Latour-de-Carol et Cerdère.

Ne pas confondre avec « Hub »

Redondance (*adj. : redondant*) : duplication d'un réseau afin de proposer des itinéraires de substitution en cas d'avarie sur le réseau principal.

Ex : les liaisons Paris ↔ Lourdes via Bordeaux et Paris ↔ Lourdes via Toulouse peuvent être considérées comme redondantes.

Multimodalité (*adj. : multimodal*) : existence d'au moins deux modes de transports différents dans une même chaîne de déplacement ou dans un même nœud, mais le cheminement du voyageur de l'un à l'autre mode n'est pas organisé ou balisé par les opérateurs (l'interconnexion est possible mais pas garantie en pratique).

Ex : un déplacement de Paris à Portbou en train est nécessairement multimodal (Intercités de nuit + autocar)

Ne pas confondre avec « Intermodalité » et « Plurimodalité »

Plurimodalité (*adj. : plurimodal*) : simple existence d'un choix entre au moins deux modes de transport pour effectuer un même déplacement

Ex : le trajet de Paris à Toulouse est plurimodal (on peut l'effectuer en avion ou en train de nuit)

Ne pas confondre avec « Intermodalité » et « Multimodalité »

Réseau (*adj. : réticulaire*) : ensemble d'axes ou de faisceaux (autoroutes, voies ferrées, etc.) reliant des sommets (point d'arrêt), polarisés par des nœuds (carrefours, échangeurs, gares) et parcourus par des flux de nature et d'intensité diverses. Axes, sommets et nœuds sont matérialisés par des infrastructures. Un réseau peut-être différencié d'un autre selon son usage, son statut et sa forme (maillé, en étoile, polaire, en arbre, etc.)

Ex : les lignes Intercités de nuit forment un réseau, distinct de celui des Intercités de jour.

Rupture de charge : étape pendant laquelle des passagers transportés par un premier véhicule sont transférés dans un second véhicule, immédiatement ou après un temps de transbordement (correspondance).

Ex : depuis la fin de l'interconnexion transfrontalière, une rupture de charge de l'Intercités de nuit vers un autocar à Cerdère est nécessaire pour aller à Portbou.

Trafic : flux parcourant un réseau sur un mode de transport particulier

Ex : le trafic des Intercités de nuit a repris vers Briançon depuis la réouverture de la ligne depuis Veynes avec la fin des travaux.

Ne pas confondre avec « Flux », « Mobilités » et « Transport »

AVANT-PROPOS

Transport : déplacement de biens et/ou de passagers d'un point à un autre de l'espace, avec un objectif autre que le déplacement en lui-même. Il se décline selon des modes et des moyens de transport.

Ex : les Intercités de nuit sont renforcés pour assurer le transport de pèlerins vers Lourdes. »

Ne pas confondre avec « Flux », « Mobilités » et « Trafic »

Mode de transport : « support » parcouru pour assurer le déplacement (air, terre, mer, espace)	Moyen de transport : pour chaque mode de transport, véhicule, matériel et infrastructures utilisés pour assurer le déplacement			
	Véhicule (mobile)	Matériel (mobile)	Infrastructure (immobile)	
			Linéaire	Ponctuelle
Transport routier	Voiture, Camping-Car, VUL, Autocar...		Route, autoroute	Péage...
	Camion	Remorque		
Transport ferroviaire	Train, train à grande vitesse, métro, tramway...	Wagon, voiture, locomotive, automotrice	Voie ferrée, ligne à grande vitesse, caténaire...	Gare, quai...
Transport fluvial	Péniche, docker, bateau-mouche...		-	Port, quai...
Transport maritime	Porte-conteneurs, voilier, vraquier, ferry...			
Transport aérien	Avion, hélicoptère, dirigeable...		-	Aéroport, piste...
Transport spatial	Fusée, navette spatiale, satellite...		-	Rampe de lancement...

Ex : le transport ferroviaire (mode) est assuré par les rames Intercités de nuit (véhicule), composé de voitures Corail et de locomotives (matériel) circulant sur des voies ferrées classiques (infrastructure linéaire) et effectuant des arrêts dans certaines gares (infrastructure ponctuelle).

TERMES SPÉCIFIQUES À L'ORGANISATION DU SYSTÈME FERROVIAIRE EN FRANCE

Dans une approche plus technique du sujet de ce mémoire, il convient de définir ces quelques termes abondamment employés.

Autorité organisatrice des transports (AOT) : collectivité publique responsable de la définition des politiques de desserte et de tarification des transports de voyageurs interurbains (TER, TET, Transilien) au sein de son périmètre, dont elle confie l'exécution à un opérateur avec lequel elle passe une convention. A ne pas confondre avec les Autorités organisatrices de mobilités (AOM) qui, elles, sont en charge des mêmes responsabilités pour les transports urbains (métro tramway, bus, autocars)

Corail (contraction de « Confort sur rail ») : dénomination d'une catégorie de voitures, et, par métonymie, des trains de voyageurs qu'elles composent, construites dans les années 1970 et reconnues pour certains attributs de confort. Elles sont actuellement utilisées pour certains trains Intercités et, dans une moindre mesure, pour des TER. (cf Partie I, sous-partie I, A. « Focus : les voitures Corail »)

Ne pas confondre avec « TET », « TER » et « Intercités »

AVANT-PROPOS

Intercités : activité commerciale de SNCF Voyageurs responsable de l'exploitation des Trains d'équilibre du territoire (TET) sous convention avec l'État.

Ne pas confondre avec « TET », « TER » et « Corail »

KVB ou « Contrôle de Vitesse par Balises » : système de signalisation ferroviaire propre à la France compatible avec l'ensemble du réseau national, à l'exception des LGV.

Ne pas confondre avec « TVM »

Liaison radiale : une liaison est qualifiée de radiale dès lors qu'elle son point d'origine ou de destination se situe dans une gare parisienne.

Liaison transversale : une liaison est qualifiée de transversale dès lors qu'elle ne transite pas par une gare parisienne.

Ligne classique : toutes lignes ferrées hors lignes à grande vitesse

Ligne à grande vitesse : ligne exclusivement dédiée à la circulation des TGV à plus de 250 km/h.

Rame tractée : train composé de voitures non automotrices nécessitant le recours à une locomotive découplable pour être tractées. Les trains Corail sont un exemple de rames tractées.

Rame automotrice : train composé de voiture et de deux motrices à chaque extrémité, permettant une traction réversible. L'ensemble n'est pas découplable. Les TGV sont un exemple de rames automotrices.

Train d'équilibre du territoire (TET) : dénomination administrative pour l'ensemble des services ferroviaires conventionnés avec l'État. Ceux-ci comprennent l'intégralité des trains Intercités de SNCF Voyageurs.

Ne pas confondre avec « TER », « Intercités » et « Corail »

Train express régionaux (TER) : marque commerciale de SNCF Voyageurs désignant l'ensemble des trains et services conventionnés avec les Régions au sein de leur propre réseau de mobilités (*Nomad* en Normandie, *Breizhgo* en Bretagne, *TER Nouvelle-Aquitaine* en Nouvelle-Aquitaine etc.).

Ne pas confondre avec « TET », « Intercités » et « Corail »

Train à vitesse classique (ou train classique) : ensemble des trains de longue distance nationale (Intercités, Ouigo Train Classique) et régionale (TER), à l'exception des trains à grande vitesse.

Train à grande vitesse (ou train grande ligne) : trains de longue distance nationaux (TGV Inoui) et internationaux (Thalys, Eurostar, TGV Lyria,...) aptes à circuler à plus de 250 km/h sur une ligne à grande vitesse spécialement dédiée.

TVM ou « Transmission Voie Machine » : système de signalisation ferroviaire propre à la France et compatible uniquement sur les lignes à grande vitesse (LGV) françaises.

Ne pas confondre avec « KVB »

AVANT-PROPOS

Service conventionné (ou délégation de service public (DSP)) : exploitation de trains par un opérateur conforme aux conditions posées dans une convention par une autorité organisatrice selon sa définition des besoins de mobilités pour son périmètre, en contrepartie d'une subvention. (cf *Partie III, sous-partie 3*)

Service non-conventionné (ou service librement organisé (SLO)) : exploitation de trains par un opérateur selon ses propres choix sans subvention. (cf *Partie III, sous-partie 3*)

Yield management (ou «gestion fine») : pratique commerciale visant à maximiser le revenu associé à la vente des billets en faisant varier le prix de vente de chacun selon différents critères, en particulier le moment de l'achat et le taux de remplissage du train.

Le prix d'un billet ne couvre pas nécessairement le coût associé à un voyageur, mais l'ensemble des billets vendus doit couvrir l'ensemble des coûts (certains passagers paient donc nettement plus que les autres). (C. Horvath, 2022).

TROIS ORGANISMES AYANT CHANGÉ DE NOMS

Enfin, on se doit de mentionner le cas de trois organismes ayant changé de noms au cours de la période traitée dans cette étude. Les noms sont employés dans ce mémoire conformément à la période chronologique étudiée.

Autorité de régulation des transports (ART)

2009 – 2015	ARAF	Autorité de régulation des activités ferroviaires
2015 – 2019	ARAFER	Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières
Depuis 2019	ART	Autorité de régulation des transports

Organisme de régulation économique, entre autres, des activités ferroviaires. Elle est chargée de contrôler et de veiller au respect des règles de la concurrence par les opérateurs ainsi qu'au respect de la neutralité et de l'équité de leur traitement par le gestionnaire de réseau. Elle dispose d'un pouvoir d'investigation et de sanction en cas d'infraction à ces principes.

SNCF Réseau

1997 – 2014	RFF	Réseau ferré de France	Entité responsable de la gestion, de l'entretien et de la mise à disposition aux opérateurs des infrastructures ferroviaires.
Depuis 2015		SNCF Réseau	

SNCF Voyageurs

Jusqu'en 2014	SNCF	Opérateur du Groupe SNCF en charge de l'exploitation des trains directement ou par l'intermédiaire de filiales.
2015 – 2019	SNCF Mobilités	
Depuis 2020	SNCF Voyageurs	

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS	4
INTRODUCTION GÉNÉRALE	16
PARTIE I COMPRENDRE l'échec des trains de nuit en France en 2017	30
INTRODUCTION Une indispensable autopsie.....	30
SOUS-PARTIE 1 Retour sur la chronique d'un démantèlement en trois dates clefs : 1981 – 2010 – 2016.....	32
SOUS-PARTIE 2 Du constat à la compréhension de l'échec des Intercités de nuit : une disparition endémique ou évitable ?.....	43
SOUS-PARTIE 3 Les trains de nuit en dehors du réseau Intercités : permanences et résiliences.....	58
CONCLUSION Fonder les projets d'avenir sur la résolution des erreurs passées	60
PARTIE II ANALYSER les motivations et les modalités d'une remise sur les rails depuis 2019	62
INTRODUCTION Les traductions d'un revirement.....	62
SOUS-PARTIE 1 Une relance opportune dans un contexte conjoncturellement favorable	64
SOUS-PARTIE 2 Un moyen de transport aux missions essentielles mais aux contraintes réelles.....	76
SOUS-PARTIE 3 La mise en place du projet de relance, des annonces aux premiers résultats : simple retour en arrière ou éléments d'innovation ?	87
CONCLUSION Un succès relatif sur des fondations fragiles.....	103
PARTIE III CONFRONTER le processus de relance des trains de nuit avec les réalités et les évolutions du système ferroviaire	104
INTRODUCTION Un besoin fondamental d'encadrement et d'accompagnement de la relance.....	104
SOUS-PARTIE 1 Un système ferroviaire durablement inadapté à l'essor des trains de nuit.....	106
SOUS-PARTIE 2 La gouvernance des TET de nuit : un modèle introuvable ?.....	123
SOUS-PARTIE 3 L'ouverture à la concurrence : un levier de développement des trains de nuit ? ..	132
CONCLUSION Une relance d'une décennie ?	145
CONCLUSION GÉNÉRALE	146
ANNEXES.....	152

AVANT-PROPOS

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Appréhension d'un moyen de transport unique... et multiple, à part entière... et entièrement à part

A. PRÉSENTATION DU SUJET

Justifications d'un choix personnel

L'idée de ce sujet et de ce titre part d'une simple curiosité, qui s'est progressivement transformée en une profonde interrogation, au point d'y consacrer mon mémoire de fin d'études.

Ayant toujours eu une appétence pour le transport ferroviaire de voyageurs en France, je n'avais paradoxalement jamais voyagé à bord d'un train de nuit, aussi ce mémoire était-il l'occasion d'en faire une première expérience (qui s'en est suivie de plusieurs autres).

Je souhaitais ensuite comprendre comment et pourquoi ces trains, que je croyais disparus pour de bon du paysage ferroviaire de France à la suite de la vague de suppressions en 2016, faisaient soudainement l'objet d'un regain d'intérêt au point de prétendre à la reconstitution d'un réseau de lignes de nuit à l'échelle nationale (voire européenne).

Enfin, j'estimais que la recherche rigoureuse de réponses à mes interrogations dans le cadre d'un mémoire universitaire me permettrait de me faire une idée plus précise de ce projet, et des trains de nuit en général. Même si ces interrogations peuvent paraître assez courantes et déjà soulevées dans la sphère publique, la constitution de mes propres arguments étayés par les faits et données que je collectais moi-même pouvait me prévenir de tout jugement hâtif ou simpliste sur ce sujet relatif aux transports, hautement politisé et paradoxalement assez peu étudié dans la recherche académique.

B. ÉTAT DE L'ART SCIENTIFIQUE ET ACADÉMIQUE

Le train de nuit : un sujet culturel et littéraire fantasmé ; un objet de recherche très peu étudié

Si les trains de nuit ne représentaient encore récemment que 3% des voyages en [Intercités*](#) en France¹, ils font pourtant l'objet d'un fort attachement populaire, alimenté par diverses représentations collectives plus ou moins fantasmées, que l'on retrouve dans leur traitement littéraire et culturel.

¹ Rapport Duron, 2015 (p.22)

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Une partie de la littérature aborde les trains de nuit dans leur diversité comme le cadre de tout ou une partie de leur intrigue policière (Agatha Christie, Christian Brulls), tragique (Philippe Besson, 2016) ou psychologique (Gregory Roose, 2022, Anne Colin du Terrail, 2009), en passant par les *thrillers* (Martin Amis, 1999 ; Pascal Mercier, 2006) et même la littérature pour enfants. Toutes les époques – des « Années Folles » au XXI^e siècle – et toutes les catégories de trains de nuit – des plus luxueux aux plus populaires – sont concernés.

Pour les besoins de leur intrigue, les auteurs s'appuient sur un ou plusieurs aspects des trains de nuit, qu'ils contribuent ainsi à faire ressortir et à ancrer davantage dans l'imaginaire collectif : Agatha Christie dans *Le Train Bleu* (1928) ou *Le Crime de l'Orient-Express* (1934) situe ses intrigues policières dans le cadre cosmopolite mais fermé – voire oppressant – de ces trains luxueux dépeints comme à la fois mythiques et mystérieux. Dans son *Paris-Briançon* (2016), Philippe Besson s'appuie davantage sur la dimension socialisante et intimiste pour faire naître un désir passionnel ou des questionnements existentiels chez ses personnages, distillant au passage des réminiscences nostalgiques censées émouvoir ses lecteurs de l'expérience de voyage à bord de ce train largement populaire, mais menacé de suppression.

À propos, les expériences à bord des trains de nuit sont aussi relatées dans des récits de voyages personnels sur des blogs Internet, ou journalistiques dans la presse généraliste (*Le Monde, Le Parisien, Le Figaro...*). La presse spécialisée consacre aussi une part importante de ses numéros à l'histoire ou l'actualité des trains de nuit (*Rail Passion* : au moins 5 numéros et 2 hors-série ; *Ferrovissime* ; 1 hors-série). Enfin, il faut aussi ajouter à cela les reportages et documentaires télévisés consacrés aux curiosités touristiques des trains de nuit dans le monde (comme dans l'émission *Des trains pas comme les autres* sur France 5).

Tout ce traitement littéraire-culturel participe donc à inscrire les trains de nuit dans l'imaginaire populaire et à nouer un attachement fort pour ce **moyen de transport*** qui se traduit par la place – démesurée ? – qui lui est accordée dans le débat public. On reviendra d'ailleurs en première partie sur l'appropriation des trains de nuit et leur traitement dans les discours politiques.

En contrepied de cette visibilité culturelle et politique forte, les trains de nuit ne sont que très rarement au cœur de recherches scientifiques et académiques consacrées au domaine des **transports*** et des **mobilités***.

Le sujet est pourtant bien étudié à travers le prisme de thématiques plus ou moins directement liées aux trains de nuit. On citera notamment :

- Les « **Trains d'équilibre du territoire*** » ou Intercités (P. Zembri 2017, dont l'étude n'aborde les Intercités de nuit qu'au détour des Intercités de jour d'avec lesquels ils sont indissociés) ;
- La régionalisation du transport ferroviaire de voyageurs (P. Zembri 2020, qui s'attarde sur l'opportunité de régionaliser le transport ferroviaire dans le Massif Central pour compenser la dégradation progressive d'un service public autrefois assuré par les trains de nuit dans cette région enclavée) ;
- La **grande vitesse*** (G. Ribeill 2015, historien et sociologue, pour qui le TGV revêt des allures de « serial killer » des **trains classiques*** de jour comme de nuit)
- L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs (A. M. Oprea, 2020, qui aborde le sujet d'un point de vue juridique, sans toutefois s'attarder sur les trains de nuit ; P. Beria, Y. Crozet et L. Guihéry 2020, sur l'ouverture à la concurrence « pour le marché » en Europe, mais pour tous les services confondus de transport ferroviaire de voyageurs) ;
- Le fret ferroviaire (C. Morvant 2015, dont les questionnements sur la place du fret dans la répartition des capacités du réseau ferré pourrait également s'appliquer aux trains de nuit) ;

INTRODUCTION GÉNÉRALE

- Les trains (de nuit) de luxe (A. Mettetal 2022, sur la patrimonialisation d'un train de nuit – l'*Orient-Express* – devenu une marque commerciale).

Dans tous ces documents de recherche, les trains de nuit ne sont abordés que de manière subordonnée à des démonstrations visant à étayer des problématiques considérées comme plus centrales. Alors que très peu de travaux ont été menés à leur sujet, il apparaît essentiel de montrer clairement l'intérêt d'accorder une place de choix aux trains de nuit dans la recherche universitaire et scientifique, afin de comprendre comment ils peuvent s'articuler avec d'autres thématiques qui reflètent des évolutions actuelles du système ferroviaire largement étudiées (régionalisation, concurrence, libéralisation, européanisation), et avec lesquelles ils entretiennent un lien essentiel à leur développement. C'est dans cette démarche que tente de s'inscrire le présent mémoire, à travers le prisme de la relance des trains de nuit en France.

C. EXPLICATIONS et PROBLÉMATISATIONS du SUJET

Comprendre les facettes et les enjeux de la relance opportune d'un moyen de transport sinistré.

1. *Les trains de nuit*

Au-delà de l'imaginaire collectif, un concept à préciser

Avant même d'aborder la relance des trains de nuit, il faut poser notre cadre conceptuel en définissant clairement ce qu'est (et ce que représente) un train de nuit, ainsi que les critères sur lesquels repose cette définition. (*cf Document 1*)

Avant tout, on posera en principe que le train de nuit ne concerne que des **trains de longue distance**, c'est-à-dire, dans leur acception la plus large, l'ensemble des trains à l'exception des réseaux urbains et métropolitains (dont font partie les tramways, métros, RER et Transilien). D'un point de vue sémantique, on pourrait dégager du concept de « train de nuit » deux visions (extensive ou restrictive), précisées par un nombre plus ou moins important de critères.

Une définition « extensive » ne s'appuierait que sur un critère temporel : tout train circulant la nuit peut être qualifié de « train de nuit », ce qui comprend donc les trains « aménagés de nuit » dans le sens qu'on leur donnera plus bas, mais aussi les trains « aménagés de jour » circulant durant toute (Paris↔Cherbourg ; Paris↔Brest ; Paris↔Bourg-Saint-Maurice) ou une partie de la nuit (Paris↔Chartres ; Paris↔Lorient), ainsi que les trains de fret.

Une définition « restrictive » intégrerait un second critère matériel. Ne sont « trains de nuit » que les trains transportant des voyageurs durant la nuit et composés d'un matériel bien à part dans cette catégorie : le plus souvent en **rame tractée***, avec, en majorité des voitures composées de compartiments fermés et reliés par un couloir latéral, auxquelles sont adjointes une ou deux voitures de sièges inclinables. Ce matériel distingue clairement les « trains de nuit » des autres trains de jour (parfois en rame tractée partiellement dotée de compartiments ; mais de plus en plus en **automotrices*** avec des voitures composées de rangées ouvertes de sièges séparés par un couloir central) et des trains de fret (non destinés au transport de voyageurs). Le principe étant de permettre aux voyageurs de dormir durant leur trajet, ce matériel spécifique est également aménagé pour favoriser la position allongée de manière intermittente (sièges inclinables ou couchettes réversibles)

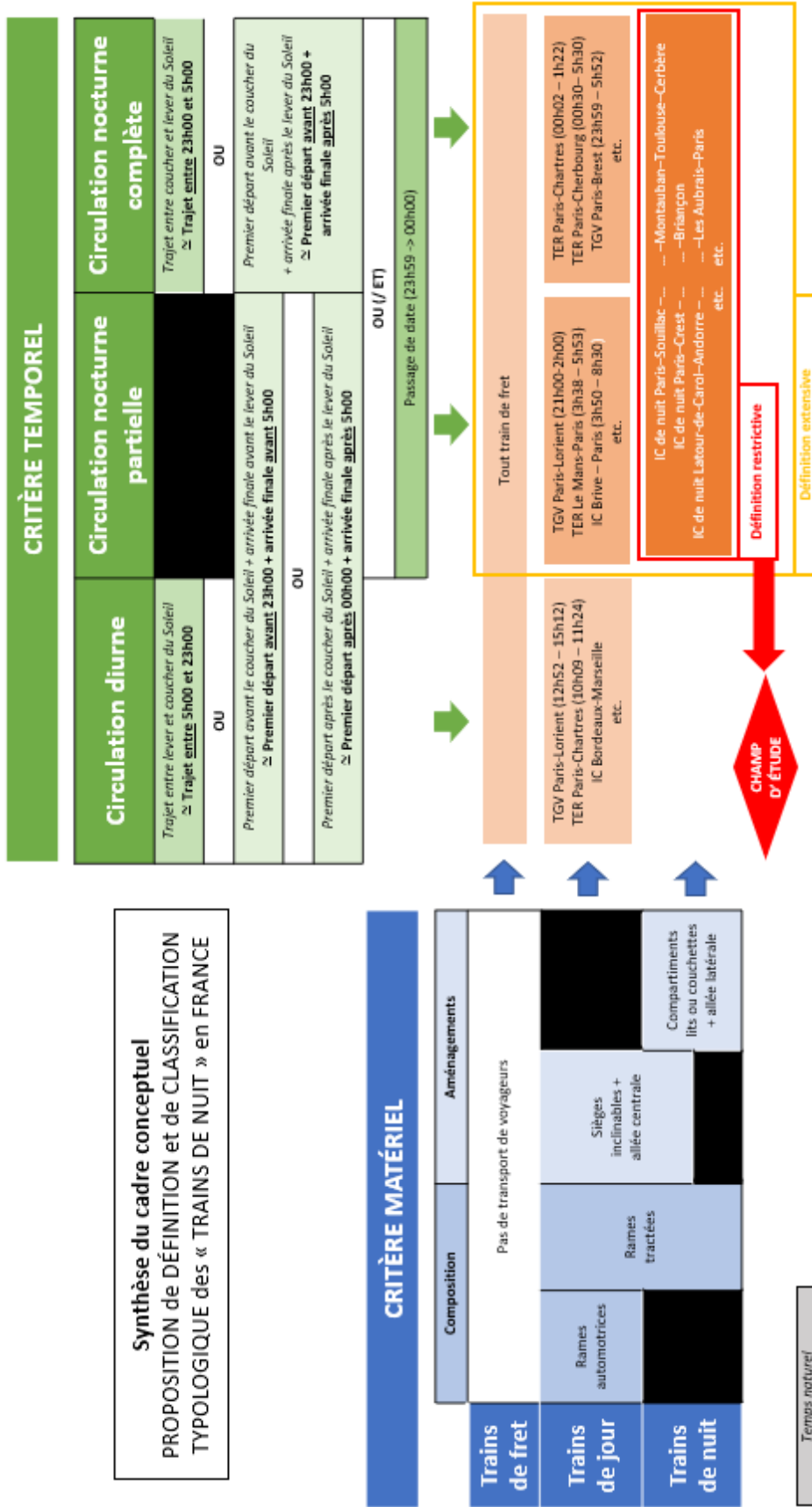
INTRODUCTION GÉNÉRALE

ou permanente (couchettes fixes ou lits) ; avec des attributs de confort graduels (siège, couchette, lit, compartiment partagé, privatif) entraînant des besoins propres aux trains de nuit (en matière de literie et de personnels ferroviaires hôteliers) ; et avec des services d'agréments optionnels mais pertinents pour ce moyen de transport et, là encore, graduels (voiture de services, voiture restaurant, douches communes ou privatives, service en compartiment, etc.).

Une marge d'interprétation subsiste toutefois sur la délimitation de la période nocturne durant laquelle un train de nuit doit circuler pour être qualifié comme tel. D'abord parce que la durée de la nuit – période comprise entre le coucher et le lever du Soleil selon le temps naturel – varie en cours d'année (les nuits sont plus longues en hiver et plus courtes en été) : c'est la raison pour laquelle, à défaut de fixer les limites – variables – de la nuit, on propose ici d'y inclure *a minima* la période comprise entre 23h et 5h selon le temps institutionnel, nécessairement nocturne en France hexagonale quelle que soit la période de l'année (en « heure d'été » comme en « heure d'hiver »). Ensuite, parce que la durée du voyage en train de nuit varie elle aussi selon la distance à parcourir, la vitesse du train, le nombre d'arrêts intermédiaires et les arbitrages d'exploitation (arrêts en gare prolongés pour (dé)coupler des voitures, assurer la relève du personnel, ou allonger la durée de sommeil des voyageurs).

La combinaison de ces deux critères fluctuants influe donc sur le temps du voyage en train de nuit en période nocturne : durant combien de temps un train doté de couchettes doit-il circuler la nuit pour être qualifié de train de nuit ? Pour les lignes de trains de nuit existantes en France, et en prenant en compte la variabilité saisonnière des horaires, les départs de Paris s'étirent de 20h00 à 22h00 et les arrivées en Régions entre 3h30 pour les premières gares intermédiaires et 10h30 pour les terminus. Au retour, les trains partent entre 18h30 et 1h00 (dans les dernières gares de passage) pour des arrivées à Paris comprises entre 6h30 et 8h00. Un train de voyageurs doté de couchettes circulant entre 22h30 et 6h00 avec un premier arrêt commercial à 3h50 est donc tout autant un « train de nuit » qu'un autre circulant entre 20h30 et 10h00 avec un premier arrêt commercial à 6h30. Cette extrême amplitude horaire révèle donc que, si la période de circulation strictement nocturne est un critère fondamental de définition des trains de nuit, ses contours sont à la fois poreux et imprécis. De fait, de part et d'autre de la période strictement nocturne du voyage, les trains de nuit circulent aussi durant des périodes de jour (le soir et le matin) plus ou moins longues en fonction de la durée de la nuit et de celle du voyage. Du point de vue des voyageurs, cela implique donc des besoins d'aménagements et de services pour occuper, optimiser, ou du moins amortir cette partie du voyage paraissant d'autant plus longue qu'elle est *a priori* vécue en dehors de la phase de sommeil. Enfin, même si on s'en tiendra à une définition objective prenant en compte les nuances précédemment évoquées, il faut aussi mentionner que la période nocturne peut être perçue très différemment – et donc varier fortement – d'un voyageur à l'autre, selon le besoin et la marge de sommeil individuel, ou l'emploi du temps personnel.

INTRODUCTION GÉNÉRALE



Document 1 : SYNTHÈSE du cadre conceptuel des trains « de nuit »
Conception et réalisation : Paul Bittard, mars 2023

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Dans ce mémoire, on prendra le parti de circonscrire l'étude aux trains de nuit compris selon la définition « restrictive » : autrement dit, les trains composés en majorité de voitures « aménagées de nuit » (couchettes ou lits), dont le temps de trajet total, indépendamment de l'heure de départ ou d'arrivée en gare, couvre obligatoirement la période comprise entre 23h et 5h et donc le « passage au lendemain » de 23h59 à 00h00 – tous deux forcément nocturnes. Cette définition « restrictive », propre à ce mémoire, permettra paradoxalement d'inclure dans le champ d'étude l'ensemble des lignes de trains de nuit (comme définies ainsi) circulant en totalité ou en majorité sur le territoire français. Les détails de ces lignes, de leur périmètre géographique et de leurs autres caractéristiques sont présentés en point 5.

En dernier mot, dans la mesure où ce mémoire considère le train de nuit comme un moyen de transport plus ou moins démocratisé pour effectuer un déplacement (indépendamment du niveau de confort et de services destinés à agrémenter le voyage) et non comme une fin en soi, on exclura du champ d'étude les trains de nuit « exceptionnels », à la clientèle très sélective, exploités épisodiquement pour leur forte valeur patrimoniale et/ou leur dimension luxueuse, qui en font moins un moyen de transport qu'une destination en eux-mêmes (à l'instar du *Venice Simplon Orient Express*).

1. La relance des trains de nuit en France

Un oxymore ?

Le terme même de « relance » suppose d'emblée qu'il y a bien eu une dégradation ayant entraîné une éviction – un abandon en somme ? – des trains de nuit dans le paysage ferroviaire français.

L'année 2017 a en effet marqué la quasi-disparition des trains de nuit nationaux sur le territoire français, après le désengagement de l'État du financement des dernières lignes encore exploitées, et en l'absence de réponse de la part d'éventuels repreneurs à son Appel à Manifestation d'Intérêt. Lignes déficitaires faute de fréquentation suffisante, infrastructures vieillissantes voire hors d'usage, retards et suppressions fréquents, absence d'investissement faute de volonté de la part de l'État et de **SNCF Mobilités***... L'accumulation de ces facteurs était finalement venue à bout de ce moyen de transport associé à une époque révolue et peu compétitif face aux TGV et aux autocars auxquels il cédait définitivement sa place. Seules deux lignes avaient alors été conservées et leur matériel rénové par SNCF Mobilités (Paris↔Briançon et Paris↔Rodez/Latour-de-Carol), sous convention et subvention de l'État, dans une logique de désenclavement territorial répondant à une mission obligatoire de service public.

Seulement quatre ans plus tard, à la suite de la pandémie mondiale de Covid-19, le gouvernement de l'époque, par la voix de son ministre des Transports Jean-Baptiste Djebbari², annonçait un projet de constitution d'un **réseau*** national de transport ferroviaire de nuit, composée d'une dizaine de lignes d'ici à 2030. 100 millions d'euros étaient consacrés à ce projet. Cette démarche s'inscrivait alors dans le plan « France relance » post-Covid et devait repenser les mobilités dans un contexte européen favorable au train de nuit, entre prise de conscience de l'urgence climatique, crise du transport aérien de passagers, et espoirs suscités par la compagnie autrichienne ÖBB et réseau (inter)national de trains de nuit parcouru par ses *Nightjet*, performants, confortables et en passe d'être rentables (avant Covid).

² « Discours de Jean-Baptiste Djebbari sur le lancement des trains de nuit Paris-Tarbes-Lourdes et Paris-Briançon », 13 décembre 2021, Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des Territoires

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Cette annonce s'est traduite par la remise en circulation des trains de nuit sur les lignes domestiques Paris↔Nice (supprimée en 2016) en 2021 et Paris↔Tarbes/Hendaye *via* Toulouse (supprimée en 2016) en 2022, ainsi que la ligne internationale Paris↔Vienne la même année. Doivent suivre, conformément au plan gouvernemental, la réouverture du Paris↔Aurillac en décembre 2023 et du Paris↔Pau/Hendaye *via* Bordeaux en 2024, ainsi que d'autres lignes internationales (Paris↔Venise, Paris↔Berlin etc.).

A première vue, sans même considérer sa faisabilité, l'idée d'un projet politique pour redévelopper le train de nuit dans un pays qui fut le cadre de sa quasi-disparition seulement quatre ans auparavant semble contre-intuitive. Comment expliquer une telle volte-face ?

2. *Une aventure sur de bons rails ?*

Derrière le jeu de mots, un questionnement sérieux

Le terme « aventure » paraît pertinent : n'ayant aucun projet pour les trains de nuit depuis 2016, le gouvernement semble avoir, de manière opportune, saisi l'occasion de faire renaître ce moyen de transport en s'appuyant sur la conjoncture d'un ensemble de facteurs favorables au train de nuit dans un contexte inédit – et imprévu – provoqué par la crise sanitaire. Cette hypothèse – au fondement de notre réflexion – sera argumentée en première partie.

Mais toute la question est de savoir si cette « aventure » s'effectue dans de bonnes conditions, à la fois matérielles et économiques, afin de pouvoir la concrétiser, la développer, l'inscrire dans la durée, et, à terme, constituer un réseau techniquement performant, économiquement viable et socialement accepté. Cela pose du même coup la nécessité d'une volonté politique forte de soutenir durablement ce projet, notamment par le biais d'investissements à la hauteur de ses ambitions.

3. *Étude critique des modalités d'exploitation des (nouvelles) lignes de trains de nuit dans le système ferroviaire français actuel*

Des pistes de réflexion à approfondir et à combiner entre elles

Afin de répondre à la question posée ci-dessus, il s'agit d'analyser – et de questionner – les conditions de la relance en deux temps.

D'abord, l'analyse des modalités d'exploitation en elles-mêmes adoptées ou envisagées pour ces nouvelles lignes, dans leur logique et leur(s) inspiration(s) : ces modalités recouvrent à la fois une dimension économique (étude de marché, dimensionnement de l'offre, *business plan*) et technique (matériel roulant, schéma de circulation, etc.).

Ensuite, l'analyse de l'application de ces modalités dans le système ferroviaire français, pensé à la fois comme un réseau d'infrastructures, un cadre juridique et un marché économique. Cela suppose de s'interroger :

- **sur la capacité du réseau à intégrer cette activité** – alors que son état d'usure, sa saturation par endroit et l'insuffisance des moyens consacrés à son renouvellement font débat ;
- **sur la capacité de cette activité à s'intégrer dans le marché** – alors que son manque de compétitivité et sa faible fréquentation étaient une des causes de son abandon invoquées en 2017. Par ailleurs, ce **marché est en pleine évolution technique et juridique**, entre innovation

INTRODUCTION GÉNÉRALE

technologique, séparation verticale, libéralisation et ouverture à la concurrence, ce qui complexifie d'autant plus l'ancrage des trains de nuit dans ce processus inachevé.

En outre, le train de nuit est au centre de **jeux d'acteurs complexes**, parfois divergents dans leur conception du train de nuit, la manière de les exploiter et leurs intérêts à les voir circuler ou non. Ceux-ci peuvent être regroupés selon les quatre piliers sur lesquels repose l'existence des trains de nuit en France.

➤ **Le pilier politique**

Il rassemble des acteurs institutionnels détenant le pouvoir de décision sur les orientations à suivre en matière de maintien et de développement des trains de nuit : l'Union européenne, l'État, les Régions (ces deux derniers étant également **autorités organisatrices de transport (AOT)*** des **services conventionnés***).

Si cette compétence leur est exclusive, leurs arbitrages peuvent toutefois être influencés par les élus de certaines collectivités locales désireux de bénéficier d'une **desserte*** en train de nuit pour leur territoire ; et même par des acteurs non institutionnels, allant des associations militantes (Oui au Train de nuit, Objectif Train de Nuit...) aux lobbys ferroviaires.

➤ **Le pilier infrastructurel**

Ses acteurs sont essentiels pour produire le matériel roulant et entretenir durablement le réseau ferré, sans quoi les trains de nuit ne peuvent pas circuler. Parmi eux, on retrouve le gestionnaire d'infrastructure (**SNCF Réseau***, qui attribue également les sillons), les constructeurs ferroviaires de rames de nuit (Siemens, ...), les bailleurs de matériel roulant (ROSCO) et les entreprises de maintenance.

➤ **Le pilier opérationnel**

Posséder des trains de nuit, c'est bien, les faire circuler, c'est mieux. Les entreprises ferroviaires (**SNCF Voyageurs***, ÖBB *Nightjet*, Midnight Trains...) ont la responsabilité de faire rouler les trains, pour leur propre bénéfice ou dans une mission de service public, et disposent d'une certaine marge de manœuvre pour constituer un modèle d'exploitation optimal (regroupement de lignes, confort à bord, etc.). Elles peuvent également sous-traiter des services à bord (restauration, nettoyage, lingerie, etc.) à d'autres entreprises prestataires (Newrest,...).

➤ **Le pilier social**

La pérennité des trains de nuit est aussi conditionnée à leur fréquentation, qui dépend de leur capacité à séduire et à satisfaire les voyageurs. Ces derniers, par leur(s) expérience(s) ou leur appréciation du train de nuit en tant qu'usagers de ce moyen de transport ou d'autres, sont donc aussi des acteurs de son existence, d'autant plus assurée qu'elle est validée socialement.

Tous ces acteurs peuvent, de surcroît, être publics, associatifs ou privés, et obéissent à des logiques plus ou moins affirmées – et pas toujours concordantes – de service public ou de profit. Ces divergences peuvent compliquer leur collaboration, pourtant déterminante.

4. Le cas des lignes domestiques

Le choix d'un périmètre d'étude géographique national... étudié à de multiples échelles

Pour des raisons pratiques liées à des contraintes de temps, l'étude s'est focalisée essentiellement sur les lignes domestiques (ou intérieures), entendues ici comme ayant leur point d'origine et de destination à l'intérieur du territoire français, ou dans la première ville située de l'autre côté de la frontière (afin de permettre des correspondances avec le réseau étranger). On ne s'interdira pas d'élargir éventuellement la recherche aux portions françaises de lignes européennes en cabotage.

Lignes existantes en septembre 2023	Lignes en projet avancé
-Paris↔Briançon -Paris↔Rodez(-Albi) -Paris↔Toulouse -Paris↔Latour-de-Carol -Paris↔Cerbère -Paris↔Nice -Paris↔ Lourdes(-Hendaye) -Paris↔Strasbourg-...-Vienne	Pour décembre 2023 -Paris↔Aurillac (État) Pour 2024 -Paris↔Tarbes/Hendaye (État) -Paris↔Dijon-...-Venise (Midnight Trains) -Paris↔Dijon-Perpignan-...-Barcelone (Midnight Trains)

Ces lignes présentent en outre des caractéristiques très diverses et peuvent être analysées – et regroupées – selon plusieurs critères typologiques :

- Leur état actuel (ouverte / ouverte partiellement / en projet)
- Leur intérêt (aménagement du territoire / désenclavement territorial / tourisme)
- Leur fréquence (quotidienne / saisonnière / weekend)
- Leur tracé (simple / avec embranchement)
- Leur origine et destination (lignes **radiales*** depuis Paris / lignes **transversales***)
- Leur fréquentation (élevée / moyenne / basse)
- Leur bilan financier (rentable / à l'équilibre / déficitaire)
- Leur exploitation (en **service librement organisé*** / en service public conventionné)
- Leur opérateur ferroviaire et le matériel utilisé (**Intercités de nuit*** et **Corail*** / autres)
- Le niveau de confort et de services (haut-de-gamme / standard)
- ...

Il semble d'ailleurs intéressant de voir dans quelle mesure les modalités d'exploitation actuelles ou envisagées de ces lignes (pour la plupart « ressuscitées ») diffèrent d'avec celles d'avant 2017 (qui ne les avaient pas sauvées de la fermeture) et si elles sont susceptibles – cette fois-ci – de les pérenniser.

5. PROBLÉMATIQUE ET AXES DE DÉVELOPPEMENT

Des trains de nuit relancés, des trains de nuit pérennisés ?

Au vu des éléments apportés par l'analyse du sujet, trois groupes d'enjeux peuvent être dégagés :

- L'adaptation du système ferroviaire français dans son état et son fonctionnement à l'exploitation technique et commerciale de cette activité « ressuscitée » ;
- La constitution d'un schéma d'exploitation viable économiquement et socialement accepté au travers de la valorisation des éléments de compétitivité des trains de nuit dans un environnement hautement concurrentiel ;

INTRODUCTION GÉNÉRALE

- L'adéquation de la volonté, des moyens et des investissements avec les promesses, les projets et les ambitions, par l'ensemble des acteurs impliqués de près ou de loin dans la relance.

De ces trois enjeux dépend la pérennité des trains de nuit en France, afin que cette nouvelle « aventure » ne soit pas qu'un simple « coup de com' » émis dans un contexte conjoncturellement favorable aux trains de nuit par un concours de circonstances.

Le fil conducteur du mémoire se traduit donc dans la problématique suivante :

Dans le cadre de la remise en circulation opportune des trains de nuit, les stratégies d'exploitation choisies réunissent-elles dans l'état actuel du système ferroviaire français les conditions nécessaires à la pérennisation d'un moyen de transport pourtant victime d'un précédent constat d'échec ?

L'objectif final ne sera pas d'affirmer si les trains de nuit vont effectivement durer ou non (prédire l'avenir est impossible). Il s'agira plutôt d'apporter un regard scientifiquement objectif sur ce moyen de transport *en lui-même*, qui apparaît comme un totem culturel collectif (re)devenu un instrument politique pour répondre à des enjeux territoriaux et sociaux forts d'aménagement et de services de mobilité ; et que tentent de s'approprier des acteurs publics, privés ou associatifs, faisant chacun primer à divers degrés dans leur projet tantôt l'objectif de service universel, tantôt la visée lucrative. Replacer ensuite le train de nuit dans son environnement – dans lequel se développent des modes de transport aussi diversifiés que concurrentiels – et questionner sa place possible dans le système ferroviaire français actuel – en pleine recomposition malgré des difficultés structurelles – doit permettre de dimensionner en conséquence les projets de relance, tout aussi déterminés et ambitieux soient-ils, afin de prévenir toute forme de démagogie ou de composantes irréalisables qui en saperaient les fondements et conduiraient, *in fine*, à un nouvel échec.

6. ORGANISATION DE L'ANALYSE

Le choix d'un plan analytique... enrichi par d'autres approches

Pour apporter des éléments de réponse à la problématique posée, on fait le choix d'une approche analytique organisée selon une trame chronologique (passé, présent, avenir) : présenter en détail les projets de relance à la lueur des causes du premier échec que l'on aura préalablement identifiées et expliquées, afin de mieux comprendre les problèmes actuels auxquels ces projets se heurtent. Il s'agira enfin, à partir de ce que l'on aura établi, de projeter le tout dans les évolutions en cours du système ferroviaire, afin d'en mesurer les conséquences à plus ou moins long terme. Au sein de cette structure analytique, et selon les besoins de s'attarder sur de nouveaux éléments apportés au fil du développement, on pourra inclure des procédés comparatifs, des approfondissements thématiques et une analyse statistique.

La première partie s'attachera à revenir sur les causes du premier échec des trains de nuit, marqué notamment par l'éviction quasi-totale des Intercités de nuit du réseau ferroviaire français. Cette analyse rétrospective est en effet nécessaire pour tirer les leçons de cet échec et identifier les éléments et les pratiques à ne pas reproduire pour la relance de la décennie 2020.

La deuxième partie entrera dans le détail des projets de relance des TET de nuit qui sont en cours de concrétisation. Il s'agira non seulement de comprendre les motivations politiques à relancer ce moyen transport à la fois bénéfique mais contraignant (en se penchant entre autres sur d'éventuelles sources

INTRODUCTION GÉNÉRALE

d'inspiration étrangères), mais également d'identifier les changements dans l'offre et dans la gouvernance des TET de nuit par rapport à la fin de la décennie 2010.

La troisième partie, enfin, interrogera la capacité du système ferroviaire français, compris comme un réseau d'infrastructures dégradées et un marché économique en voie de dérégulation, à intégrer cette activité relancée, à l'approche d'évolutions technologiques et juridiques visant à l'intégrer dans un réseau d'envergure européenne qui généreront des chantiers et des perturbations de long terme. La gouvernance des TET de nuit dans ce contexte en recomposition sera particulièrement questionnée.

7. MÉTHODOLOGIE EMPLOYÉE

Sources complémentaires et approches combinées

La réflexion s'appuiera sur plusieurs procédés méthodologiques, offrant différents aspects de notre objet d'étude tout en étant complémentaires entre eux pour en proposer la vision la plus précise.

APPROCHE THÉORIQUE

Elle s'appuie d'abord sur un **corpus documentaire** riche et diversifié :

- Des rapports institutionnels (Cour des Comptes, DGITM) et gouvernementaux (Assemblée nationale, Sénat) pour disposer d'une compréhension générale et politique du fonctionnement, du financement et de la gouvernance des TET de nuit, ainsi que du cadre ferroviaire. Ils permettront notamment d'éclairer les causes du premier échec et d'étudier dans le détail les projets de relance les plus aboutis.
- Des articles de presse généraliste, afin de disposer de certains éléments ou données factuelles sur des événements ponctuels en lien avec les trains de nuit en France
- Des articles de presse et de blogs spécialisés dans le transport ferroviaire, afin d'obtenir des éléments plus techniques portant sur l'infrastructure et le matériel roulant, ou des considérations plus précises sur les dynamiques ferroviaires à l'étranger.
- Des articles de presse locale, permettant de confronter l'approche générale offerte par l'ensemble des sources précitées avec les réalités des territoires concernés par le retour (ou l'absence) des trains de nuit, ainsi qu'avec le point de vue de leurs administrés.

L'approche statistique sur le profil des voyageurs réels et potentiels en train de nuit sera menée à partir de données déjà fournies par les travaux de recherche du bureau 6-Ter. (*cf Partie II, sous-partie 2, C.*)

Des **entretiens complémentaires** ont ensuite été menés pour dévoiler les zones d'ombres persistant au terme de la lecture de ce corpus et comprendre les positions et intérêts des différents acteurs concourant à la relance des trains de nuit en France. Les comptes-rendus de chacun de ces entretiens sont consultables dans la partie « Annexe » et leur contenu est mobilisé régulièrement au cours de la démonstration.

Voici un récapitulatif des personnes interviewées, de leur fonction, ainsi que de l'objectif de l'entretien.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

NOM ET FONCTION DE L'INTERLOCUTEUR		OBJECTIF DE L'ENTRETIEN
M. Frédéric de Kemmeter	Blogueur et directeur du site d'information spécialisée <i>Médiarail</i>	Discuter des différentes modalités de lancement de lignes de trains de nuit pour la constitution d'un réseau pertinent en France en regard des expériences menées en Europe, et notamment en Autriche
<i>Objectif Train de Nuit</i>	Association à but non lucratif promouvant le mixage des trains de nuit de voyageurs avec les trains de fret	Questionner les enjeux d'un couplage bimodal présenté comme un levier de développement des trains de nuit en France et de sa faisabilité compte tenu des contraintes spécifiques au système ferroviaire français
M. Nicolas Bargelès	Directeur de Midnight Trains	Étudier les caractéristiques et les modalités de lancement de lignes de nuit européennes par un opérateur primo-entrant sur le marché français en SLO, ainsi que les éventuels obstacles à son intégration dans le réseau ferré français.
M. Sean Clairin	Ex-directeur délégué Centre-Sud Intercités chez SNCF Mobilités de 2014 à 2018	Comprendre par l'intermédiaire d'une source interne à SNCF Voyageurs les causes et les motivations du délitement du réseau Intercités de nuit avant 2017, afin de les confronter aux arguments officiels de justification avancés à l'époque.
M. Olivier Metge	Directeur des Intercités de nuit chez SNCF Voyageurs depuis 2022	Appréhender l'avenir des Intercités de nuit (prochainement) relancés compte tenu des défaillances structurelles et des importantes mutations du réseau ferroviaire français

APPROCHE EMPIRIQUE

Enfin, on aura pris soin de confronter notre réflexion avec la réalité matérielle de la relance. A cette fin ont été effectués trois types d'**expériences de terrain** :

- Une immersion en tant que voyageur au sein de trois trains Intercités de nuit sur deux lignes relancées (Paris↔Nice et Paris↔Lourdes) pour apprécier, de la manière la plus objective possible, le confort, les prestations et la réalité des métiers à bord.
- Une immersion en gare de Paris Austerlitz, afin d'évaluer la bonne capacité d'intégration de cette activité, notamment en terme de services à destination des voyageurs de nuit.
- Une visite guidée du technicentre de Paris Austerlitz, afin de comprendre les modalités de maintenance des rames de nuit sur le site et son degré de préparation à une (potentielle) augmentation de trafic, un renouvellement de matériel roulant ou l'accueil de futurs opérateurs concurrents.

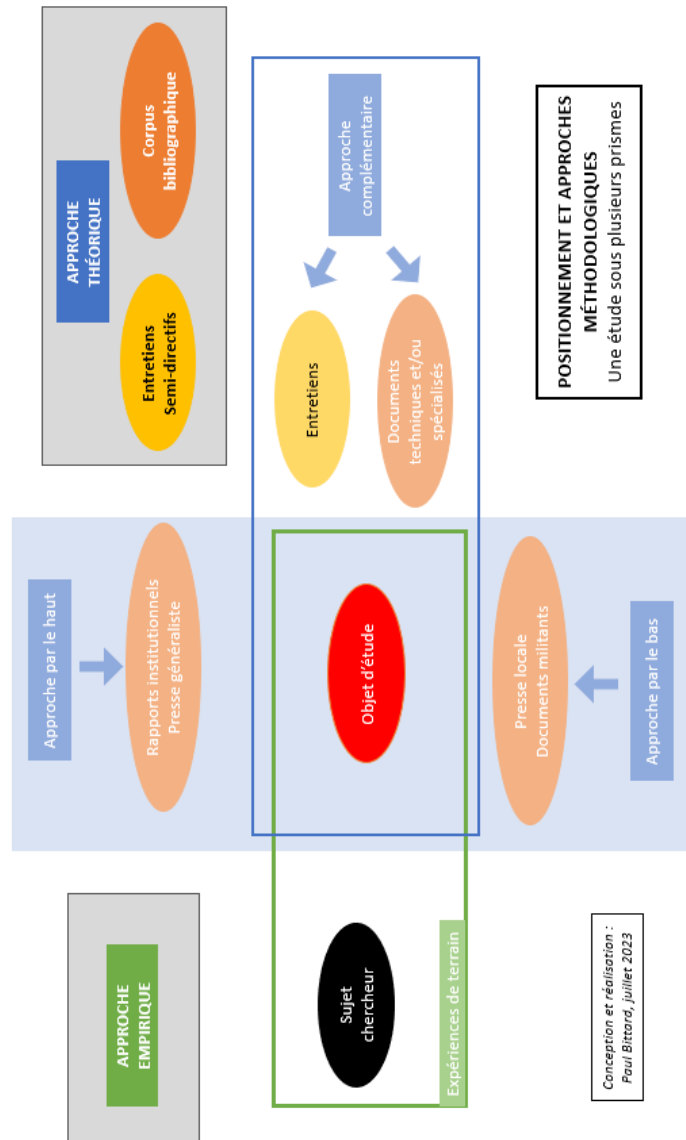
Le tableau ci-dessous résume les modalités de ces expériences de terrain.

LIEU DE LA VISITE		DATE DE LA VISITE
Ligne	Sens	
Intercités de nuit Paris↔Nice*	De Paris à Nice	Vendredi 27 janvier 2023
	De Nice à Paris	Dimanche 29 janvier 2023
Intercités de nuit Paris↔Lourdes	De Lourdes à Paris	Samedi 10 juin 2023
Gare de Paris Austerlitz		Dimanche 11 juin 2023
Technicentre de Paris Austerlitz		Mercredi 14 juin 2023

*Un compte-rendu de ce voyage est consultable dans la partie « Annexes »

En résumé, voici un schéma récapitulatif des différentes approches méthodologiques appliquées à l'objet de ce mémoire, ainsi que de leur « angle » d'étude. (cf Document 2)

INTRODUCTION GÉNÉRALE



Document 2 : SCHÉMA de la combinaison des différentes approches méthodologiques

Conception et réalisation : Paul Bittard, juillet 2023

INTRODUCTION GÉNÉRALE

PARTIE I COMPRENDRE l'échec des trains de nuit en France en 2017

Un processus ancien, des difficultés chroniques et des solutions procrastinées

INTRODUCTION

Une indispensable autopsie

Avant de se concentrer sur la relance actuelle, il convient de revenir sur l'histoire et les causes de la progressive disparition de la quasi-totalité des trains de nuit en France depuis les années 1980. Sans s'en tenir à une simple énumération des fermetures de lignes, il s'agit bien de remonter aux racines plus ou moins lointaines des problèmes qui ont conduit à mettre en échec ce moyen de transport autrefois populaire : cette autopsie doit permettre non seulement d'identifier ces problèmes, mais aussi de comprendre dans quelle mesure leur (éventuel ?) traitement n'a pas permis de sauvegarder les trains de nuit sur le réseau français. Déclin inexorable d'un moyen de transport rattaché au passé ? Défaillances techniques irrésolvables ? Manque chronique d'investissement et de volonté politique ? ... quelles que soient les causes retenues dans cette partie, leur compréhension se révèle indispensable pour appréhender la relance actuelle qui, pour s'avérer durable, doit être fondée sur les leçons tirées du premier échec.

On mènera à cette fin une analyse approfondie des rapports institutionnels (gouvernementaux ou parlementaires) qui ont expliqué – et parfois justifié – l'abandon des trains de nuit au moment de son accélération dans les années 2010.

On les mettra en perspective avec les faits rapportés par la presse, les points de vue des associations militantes, et le témoignage d'un ex-responsable de la direction d'Intercités de nuit ayant vécu *de l'intérieur* les rouages de ce démantèlement.

Croiser les points de vue permettra de proposer une explication à la fois synthétique et exhaustive, comme base solide à la suite de la réflexion.

SOUS PARTIE 1 : Retour sur la chronique d'un démantèlement en 3 dates clefs : 1981 – 2010 – 2016

- A. DEPUIS LES ANNÉES 1980 : UN DÉMANTÈLEMENT PROGRESSIF DU RÉSEAU NATIONAL
- B. LA CONVENTION DE 2010 : L'ÉTAT A LA RESCOUSSE ?
- C. LE COUP DE GRÂCE DE 2016

SOUS-PARTIE 2 : Du constat à la compréhension de l'échec des Intercités de nuit : une disparition endémique ou évitable ?

- A. LES CAUSES DU DÉMANTELEMENT : UN CERCLE VICIEUX AUX ORIGINES ANCIENNES MAIS LOIN D'ÊTRE ENDÉMIQUE AU TRAIN DE NUIT
 - 1. Des causes officielles...
 - a. La fréquentation : une « baisse » irrémédiable ?
 - b. La rentabilité : un déficit « insoutenable » ?
 - 2. ...Et des causes sous-jacentes
 - a. Un modèle de financement inadapté : « *une subvention de la SNCF financée par elle-même* »
 - b. Un ancrage dans le réseau fragilisé : l'exemple de la « crise des sillons » de 2012
 - c. La vétusté du matériel : une échéance prévisible et indépassable
- B. LA SNCF A-T-ELLE VOLONTAIREMENT ABANDONNÉ SES TRAINS DE NUIT ?
 - 1. Des défaillances réelles mais un déclin à nuancer fortement
 - 2. Un sauvetage manqué des trains de nuit français à cause d'un manque de volonté et d'anticipation

SOUS-PARTIE 3 : Les trains de nuit en dehors du réseau Intercités : permanences et résiliences

SOUS-PARTIE 1

Retour sur la chronique d'un démantèlement en trois dates clefs :
1981 – 2010 – 2016



Document 3 : CARTES de l'évolution des liaisons de trains de nuit en France (SNCF) de 1981 à 2020

Source : Sanchez R. 2021 in Rails et Histoire

A. DEPUIS LES ANNÉES 1980 : UN DÉMANTELEMENT PROGRESSIF DU RÉSEAU NATIONAL

S'il existe depuis le milieu du XIXe siècle, le train de nuit connaît un développement accéléré après la Seconde Guerre mondiale. À cette époque, plusieurs facteurs combinés provoquent un essor des déplacements de longue distance dans la population française. Les congés payés en place depuis 1936, et dont les Français peuvent alors pleinement profiter après l'Occupation et la guerre, et l'augmentation générale du niveau de vie, leur permettent, entre autres loisirs, de partir en voyage sur des destinations attractives en France (littoraux de la Côte d'Azur et du Pays Basque, domaines skiables des Alpes et des Pyrénées) dans une dynamique touristique généralisée de plus en plus massifiée. Outre le motif de loisir, les déplacements pour motif familial deviennent à nouveau possibles : par exemple pour les conscrits au service militaire obligatoire qui effectuent des allers-retours entre leur caserne et leur famille en période de permission.³

À une époque où le réseau autoroutier est encore peu développé et l'aviation limitée à une clientèle aisée, les trains de nuit constituent alors un moyen de transport pertinent pour absorber ces nouveaux **flux*** de masse de la population. Dans la mesure où une grande partie des voitures de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits – opératrice historique des trains de nuit depuis leur création – a été endommagée ou détruite durant la guerre, la construction d'un nouveau parc de matériel roulant de nuit est lancée dès les années 1950.⁴ Il s'agit non seulement de dimensionner le parc à la demande exponentielle, mais également de le rendre plus accessible à la classe moyenne : parallèlement aux voitures-lits, les nouveaux trains de nuit sont équipés de voitures-couchettes et de places assises, moins chères à la vente et plus capacitaires. Le train de nuit n'est plus seulement pensé comme un hôtel roulant de luxe (à l'instar des mythiques *Orient-Express* ou *Train Bleu*), mais un **moyen de transport démocratisé**.

³ Romain Sanchez, 2021, in *Rails et Histoire*

⁴ Kemmeter (de) F., date inconnue, in *Mediarail*

PARTIE I : COMPRENDRE

Cette conception du train de nuit acquiert par ailleurs une certaine visibilité, à travers des campagnes publicitaires ciblées pour chaque type de clientèle, et se retrouve même au cœur de stratégies de l'industrie touristique, comme l'agence de tourisme *FTS-Frantour*, spécialisée dans les trains de nuit.⁵

Le développement des trains de nuit comme réponse à l'augmentation des déplacements conduit jusque dans les années 1980 à la constitution par la SNCF d'un réseau maillé, **connexe*** et **connectif*** de liaisons nocturnes radiales et transversales, organisées autour de plusieurs **nœuds*** (Paris, Lyon, Nantes, Bordeaux, Lille, etc.). Ces nœuds assurent par ailleurs la connexion de ces trains grandes lignes avec les trains régionaux, à vocation plus locale, par des correspondances adaptées.

Il s'agit alors de combiner une logique de mise en relation des espaces les plus denses et générateurs de flux (Île-de-France, grands pôles urbains, espaces touristiques) et une desserte fine du territoire (nombre important d'arrêts dans des gares intermédiaires). En 1981, le train de nuit représente jusqu'à 16% du **trafic*** voyageurs de la SNCF⁶. Certaines liaisons nocturnes sont alors affublées d'un surnom qui les inscrit dans le paysage ferroviaire et l'imaginaire collectif (*Lorazur* pour le Reims↔Côte d'Azur, *Palombe bleue* pour le Paris↔Côte Basque, *Phocéén* pour le Paris↔Côte d'Azur, *Rhône-Océan* pour le Lyon↔Quimper, *Golfe du Lyon* pour le Paris↔Béziers, etc.)

C'est pourtant à partir de la décennie 1980 que ce réseau maillé et relativement **isotrope*** se délite. Cette période coïncide en effet avec le début d'un **bouleversement des pratiques mobilitaires** autour d'un nouveau paradigme : la grande vitesse. La construction des premières LGV autour de Paris et la mise en circulation progressive des TGV raccourcissent en journée les temps de parcours entre les villes traversées, dans une logique de desserte « point à point ». L'accélération des déplacements se traduit aussi dans l'étoffement du réseau autoroutier – justifié par la démocratisation de l'automobile – entre les grandes villes et avec les espaces touristiques (A6 et A7 « Autoroute du Soleil »).

Parallèlement, le réseau se condense de manière continue jusqu'à la fin des années 2000 : des lignes de nuit sont fermées (le Paris↔Quimper/Brest supprimé en 1994 ; le Paris↔Aurillac/Nîmes/Millau supprimé en 2003) ; d'autres sont raccourcies à leurs extrémités de manière permanente ou intermittente (Nantes↔Nice rendu terminus à Bordeaux dès 1998 sauf les weekends ; *idem* pour le Lyon↔Quimper rendu terminus à Nantes à la fin 2000) ; certaines voient leur périodicité réduite (la circulation du Paris↔Agen limitée aux weekends). Les liaisons internationales n'échappent pas non plus aux suppressions (Bordeaux↔Milan abandonné dès 1995 ; Quimper↔Genève rendu terminus à Lyon en 2009).

L'année 2000 est marquée par la suppression pure et simple de quelque 300 points d'arrêts intermédiaires sur 67 liaisons nocturnes quotidiennes au grand dam des élus locaux : les raisons invoquées sont d'ordre sécuritaire (vol, agressions, fraude dans les petites gares)⁷. Avec eux, les trains de nuit se voient privés de leur mission, fondamentale, de desservir finement le territoire.

⁵ Article *Rails et Histoire*, 2021

⁶ Auphan E., « Quelques aspects géographiques de l'évolution des trains de nuit en France », *Actes du colloque de l'AHICF*, 19 mars 1988 (pp. 335 à 338).

⁷ Mazurier B., 2000, in *Le Parisien*



Conception et réalisation :
Paul Bittard, avril 2023

Document 4 : CHRONOLOGIE de l'évolution de la segmentation commerciale des trains classiques en France (SNCF) depuis les années 2000

Conception et réalisation : Paul Bittard, avril 2023

PARTIE I : COMPRENDRE

Entre 2003 et 2009, la SNCF tente toutefois de redynamiser son offre de trains classiques (ni TGV, ni TER*) par leur segmentation en deux groupes⁸ (cf Document 4):

- Le premier groupe recentré autour d'un « noyau dur » de quelques liaisons, sélectionnées pour leur présumée viabilité financière, et regroupées sous deux nouvelles marques : (*Corail*) *Téoz* pour les liaisons classiques diurnes, créé en 2003 ; et (*Corail*) *Lunéa* pour les liaisons classiques nocturnes, créé en 2004. Ces deux marques, associant ces liaisons au matériel Corail qui les parcourt, sont censées garantir un service domestique haut-de-gamme pour lequel la SNCF consacre d'ailleurs cinq millions d'euros à la rénovation des rames. Ces liaisons, maintenues dans le périmètre *Voyages* ou *Grandes Lignes* avec TGV, sont du ressort exclusif de la SNCF et exploitées dans un objectif de rentabilité, avec une tarification fondée sur le principe du *yield management**.
- Le second groupe, créé en 2006 et sorti de l'activité *Voyages/Grandes Lignes*, rassemble toutes les autres lignes de trains classiques (ni *Téoz*, ni *Lunéa*) dont la SNCF envisage la suppression à moyen terme du fait de leur caractère déficitaire, à moins d'un conventionnement avec une autorité organisatrice. A la fin de l'année 2009, toutes les lignes de nuit rassemblées dans cette catégorie ont été supprimées.

Malgré cet effort de « labellisation », la dégradation du service atteint également le confort à bord des *Lunéa* : en 2007, les voitures-lits sont retirées sur l'ensemble des trains de nuit domestiques au profit des voitures-couchettes, plus capacitaires et moins contraignantes à exploiter, mais également moins confortables. Les trains de nuit se voient alors privés d'une clientèle exigeante en termes de confort et de services, à commencer par les voyageurs d'affaires.

À l'aube de l'année 2010, le réseau ferroviaire nocturne de la SNCF (alors la seule opératrice sur le territoire) se réduit à une douzaine de lignes structurantes d'un réseau nettement moins maillé, moins connexe et moins doté en services qu'auparavant.

⁸ Zembri P., 2017, in *Géo-Transport*

PARTIE I : COMPRENDRE

FOCUS

Les voitures Corail

Mises en service massivement entre les années 1975 et 1989, les voitures Corail sont des voitures de voyageurs pour des rames tractées grande ligne et aptes à circuler entre 160km/h et 200km/h sur ligne classique. Leur nom provient de la contraction « Confort sur rail » : en effet, elles étaient réputées pour leur niveau de confort inégalé à l'époque de leur déploiement (avec par exemple la généralisation de la climatisation et le rembourrage des sièges).

Elles équipent aujourd'hui une partie des trains Intercités de SNCF Voyageurs (sur les liaisons Paris ↔ Toulouse ; Paris ↔ Clermont-Ferrand et Bordeaux ↔ Marseille), l'ensemble des trains Intercités de nuit, ainsi que quelques TER en Régions. Certaines ont également été récupérées pour le lancement de Ouigo Train classique. Pour les Intercités de jour, elles sont progressivement remplacées par des rames automotrices (*Coradia Liner* depuis 2018 et *Oxygène* à partir de 2026).



Une voiture Corail d'un Intercités Basse-Normandie en gare de Paris Saint-Lazare à destination de Cherbourg (7 août 2007) (Source : Carémantrant M. 2016 in Rail Passion)

B. LA CONVENTION DE 2010 : L'ÉTAT À LA RESCOUSSE ?

Les tentatives de conventionnement par la SNCF de ses trains classiques avec l'État sont anciennes : étant donné que cette activité globalement non rentable (y compris pour la totalité des lignes de nuit) était de son seul ressort, la compagnie ferroviaire devait en combler les déficits d'exploitation par des financements internes, et notamment en y injectant une partie des recettes de son activité TGV (la plus lucrative). La SNCF cherchait donc de nouvelles sources de financements, et le conventionnement était par là-même un moyen de limiter la réduction de l'offre de trains classiques, stratégie adoptée jusque-là pour en diminuer la charge d'exploitation, voire d'espérer un renouvellement du matériel roulant. Depuis les années 1990, et d'autant plus avec la constitution des réseaux *Lunéa* et *Téoz*, il s'agissait donc de conventionner avec l'État ou avec les Régions le reste des Intercités (de jour et de nuit) voués alors à une suppression progressive.

Si certaines Régions avaient accepté de reprendre quelques lignes classiques diurnes structurantes, l'État a longtemps décliné la proposition de reprise des autres lignes de jour et des lignes de nuit (en 1991 et en 2002 notamment) : par ce refus, la SNCF se voyait contrainte de mettre tout en œuvre pour rendre ses trains plus attractifs et moins déficitaires afin d'en alléger la charge qu'elle assumait seule.⁹

⁹ Cour des Comptes, 2014 (p.7).

PARTIE I : COMPRENDRE

C'est seulement à la fin de l'année 2010, suite à l'entrée en vigueur du règlement « Obligation de service public » (ou « Règlement OSP »), que l'État et la SNCF ont établi la **toute première convention portant sur les « Trains d'équilibre du territoire » (TET)**. Sous cette appellation administrative, l'État acceptait de prendre financièrement en charge non seulement le réseau Intercités mais également, contre toute attente, les réseaux *Téoz* et *Lunéa* alors existants, dont il déléguait l'exploitation à la compagnie ferroviaire nationale.

FOCUS

Le règlement OSP

Entré en vigueur le 3 décembre 2009, le « [Règlement \(CE\) n° 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route](#) », communément appelée Règlement Obligation de service public, ou « Règlement OSP » fixe « les conditions d'octroi de **compensations** ou de **droits exclusifs** aux opérateurs de transport par les autorités publiques pour la fourniture de services publics de transport d'intérêt général qui ne seraient autrement pas rentables sur le plan commercial. »

Applicable pour le transport de voyageurs par chemin de fer et autobus, et dans le cadre d'un service de transport public, il impose à une autorité organisatrice des transports (AOT) qui attribue directement un marché à un opérateur particulier (« droits exclusifs »), et/ou qui lui verse une subvention en contrepartie de l'obligation de dessertes (« compensations »), de signer une convention avec cet opérateur ; celle-ci définit les obligations de service à remplir, les principes et modalités d'exploitation et le calcul du montant des subventions. La durée de cette convention ne peut excéder 15 ans pour un service de transport ferroviaire.

C'est sur le fondement de ce règlement que l'État agissant comme AOT a signé en 2010 une convention avec la SNCF (opérateur choisi par attribution directe), définissant les modalités et obligations de desserte à remplir par la SNCF (et son activité Intercités), en contrepartie d'une subvention au montant calculé pour couvrir les déficits d'exploitation.

Depuis 2019, et la modification apportée par le règlement (UE) 2016/2338, la possibilité d'attribution d'un marché public de transport ferroviaire de voyageurs par voie de mise en concurrence et d'appel d'offres est instaurée, en plus de la possibilité d'attribution directe. Cette dernière option sera interdite à partir du 25 décembre 2023.

Le principe de convention visait un **triple objectif** : encadrer juridiquement les subventions accordées pour l'exploitation de ces lignes déficitaires (et qui ne pourraient subsister sans elles) ; affirmer l'État dans son rôle clarifié d'AOT ; confirmer la SNCF comme seule opératrice des « Trains d'équilibre du territoire ». Elle n'a donc pas constitué un nouveau réseau mais a donné un cadre juridique de financement à une activité qui restait inchangée.

De fait, l'État acceptait d'assumer : le financement de 34 rames bimodes affectées au service TET de jour pour anticiper l'obsolescence des locomotives diesel (montant fixé à 510 millions d'euros en 2015)¹⁰ ; la redevance d'accès à **Réseau ferré de France (RFF)*** pour l'ensemble de ces trains (à hauteur de 400 millions d'euros en 2013¹¹) ; et le versement d'une compensation financière des déficits

¹⁰ Cour des Comptes, 2015 (p.246). Ce matériel roulant financé correspond aux rames Coradia

¹¹ *Ibid.* (p.239). La redevance d'accès est une redevance d'infrastructure (ou « péage ») payée par les AOT – ou par l'État en leur nom – pour participer au financement du gestionnaire d'infrastructure. Cette redevance est constituée d'une enveloppe fixe, et ne dépend pas du nombre de kilomètres effectués par cette autorité. (Pour plus de détail sur les redevances d'infrastructure, voir Partie III, C.)

PARTIE I : COMPRENDRE

d'exploitation à SNCF Mobilités (à hauteur de 210 millions d'euros en 2011¹²), en contrepartie de l'exécution de la mission de service public conformément aux dispositions de la convention. Celle-ci imposait un cahier des charges à la SNCF concernant le nombre de liaisons quotidiennes à effectuer, les gares intermédiaires à desservir, et le matériel à utiliser.

La convention prévoyait en outre la création d'un compte d'affectation spécial (CAS), dont les fonds devaient constituer les subventions nécessaires pour l'ensemble des *Intercités*, *Téoz* et *Lunéa*. Ce compte reposait sur une solidarité à plusieurs niveaux, ferroviaire et routière.

Le tableau ci-dessous en résume le mécanisme d'alimentation :

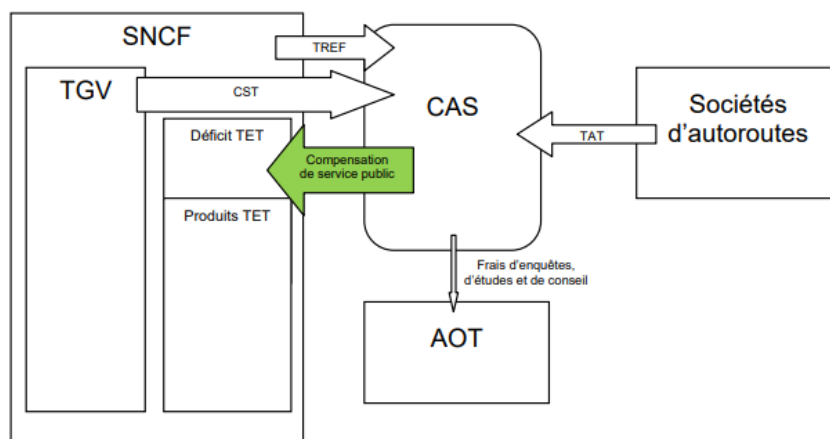
Le...	...est alimenté par la...	...payées par les...
CAS	Taxe sur les entreprises ferroviaires (TREF)	Entreprises ferroviaires
	Contribution de solidarité territoriale (CST)*	
	Taxe d'aménagement du territoire (TAT)	Concessionnaires autoroutiers

*prélevée sur les recettes des services de voyageurs non conventionnés, donc de la grande vitesse

Document 5 : TABLEAU récapitulatif du financement du Compte d'Affectation spécial (CAS)

Conception et réalisation : Paul Bittard, avril 2023

Graphique n°4 : Mode de financement des TET depuis 2011



Document 6 : SCHÉMA récapitulatif des contributeurs et des modalités de financement du compte d'affectation spécial (CAS)

Source : Cour des Comptes, 2014, p.32

L'objectif était donc à la fois de financer les TET en ponctionnant une part des bénéfices des activités rentables (comme auparavant) ; et de donner la garantie à la SNCF que ce mode de financement serait viable, voire profitable, en cas d'ouverture à la concurrence (puisque les nouveaux entrants contribueraient eux aussi au CAS)¹³.

Dans une logique d'économies d'échelle autant que dans un souci de **lisibilité de l'offre**, les marques *Lunéa* et *Téoz* disparurent en 2012, toutes deux intégrées dans l'activité *Intercités* de la SNCF –

¹² Cour des Comptes, 2015 (p.238)

¹³ Rapport Duron, 2015 (p.25)

PARTIE I : COMPRENDRE

dénomination commerciale unique de l'ensemble des TET. Les lignes de nuit furent regroupées dans le service *Intercités de nuit*, totalement dépendant des arbitrages effectués au niveau d'*Intercités*, et perdant ainsi leur visibilité propre et leur relative autonomie du temps de *Lunéa*.

La convention fut prolongée d'un an et le réseau connut peu d'évolution (fermeture du Genève↔Irun et Nice↔Irun en 2013 ; Paris↔Luchon rendu terminus à Toulouse en 2014 du fait du mauvais état de l'infrastructure) jusqu'à l'année 2016, date d'entrée en vigueur d'une nouvelle convention pour la période allant du 1^{er} janvier 2016 au 31 décembre 2020. La quasi-totalité des lignes de nuit était alors sortie du champ de cette convention, à la suite du rapport Duron sur l'avenir des TET publié l'année précédente.

C. LE COUP DE GRÂCE DE 2016

L'avenir des TET faisait déjà débat depuis la première convention : en 2014, la Cour des Comptes invitait déjà à poser la « *question spécifique du maintien de l'ensemble des lignes de nuit* » (p.74). C'est le rapport publié en 2015 par la commission parlementaire « TET d'avenir » présidée par Philippe Duron (et sur commande du Ministre des Transports Alain Vidalies¹⁴) qui entérinait le constat d'échec de l'offre TET depuis son conventionnement et son inadéquation avec les besoins des mobilités.

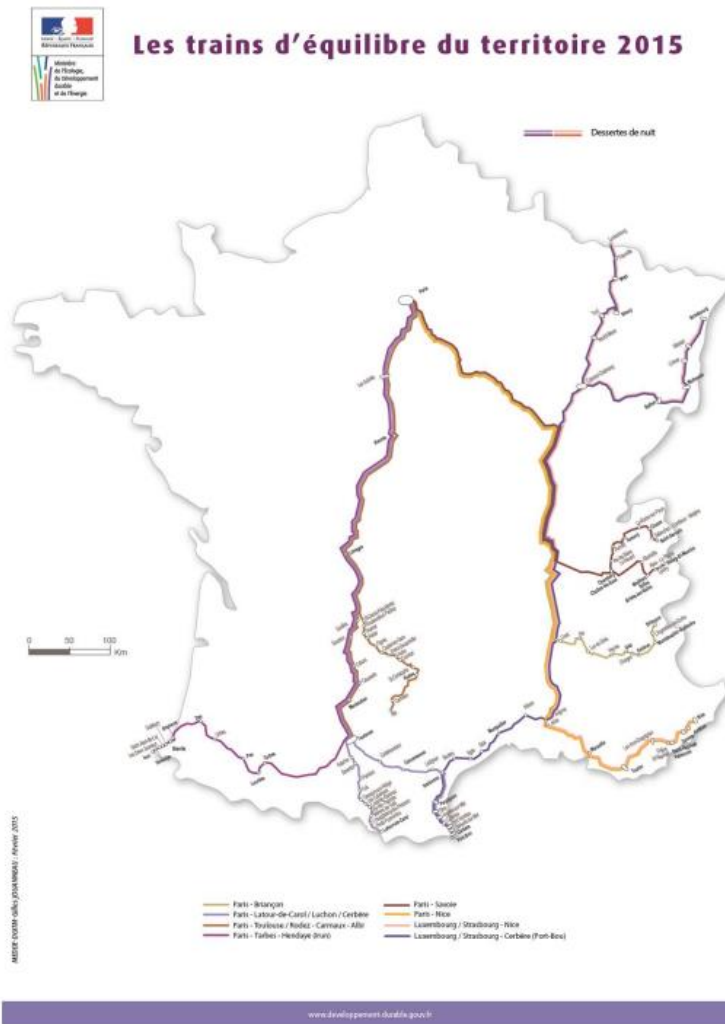
Ce rapport dresse un **portrait peu reluisant de l'offre TET**, dont le modèle est dans l'ensemble « *à bout de souffle* » (p.17), en pointant les éléments suivants : mauvais dimensionnement de l'offre par rapport à la demande ; faible lisibilité de l'offre commerciale (confondue avec l'offre TER) ; « *fréquentation déclinante* » (p.17) due à l'émergence d'autres modes de transport diurnes plus rapides et plus compétitifs en terme de tarif et de confort ; vétusté du matériel roulant, faute d'investissements anticipés en faveur de son renouvellement ; déficit d'exploitation chronique voire exponentiel non amorti par un financement public croissant et jugé « *insoutenable* » (p.18)...

Les huit lignes de nuit encore en activité sont particulièrement ciblées sur deux points : le **fort déficit** (l'ensemble représentant 25% du déficit total des TET) couplé à un niveau élevé de **subventions publiques** nécessaires à l'exploitation, pour un taux de **fréquentation faible** et en baisse (l'ensemble de nuit ne représentant que 3% des voyages sur le réseau TET) ; le développement d'autres moyens de transport (autocar de jour et de nuit ; aviation *low-cost*), de l'hôtellerie à bas coûts, ou de comportements mobilitaires nouveaux (exigence de confort plus élevée qu'auparavant) remettant en cause l'intérêt de maintenir une offre ferroviaire nocturne. Le rapport reconnaît toutefois que les trains de nuit restent « *utiles pour assurer la desserte de certains territoires* » (p.17).

C'est en prenant en compte ce paradigme que le rapport Duron suggère de **recentrer l'offre** de trains de nuit sur sa zone de pertinence, ou pour « *les dessertes qui ont une véritable utilité sociale* » (p.41), autrement dit pour lesquelles « *il n'existe aucune alternative modale satisfaisante, notamment en raison de leur caractère relativement enclavé* » (p.41) : le Paris↔Briançon et le Paris↔Rodez/Toulouse/Latour-de-Carol.

¹⁴ Voir Annexe « CHRONOLOGIE des ministres des Transports et des présidents de la SNCF »

PARTIE I : COMPRENDRE



Document 7 : PLAN des huit lignes TET de nuit (Intercités) en 2015, avant la dernière vague de suppressions

Source : Rapport Duron, 2015, p.13

D'un point de vue critique, deux remarques peuvent être faites sur cette dernière expression.

Le rapport Duron ne définit pas « positivement » la notion d'« **alternative modale satisfaisante** », mais uniquement par l'exemple : la ligne de nuit Paris↔Hendaye et la « Quadriranche » (Luxembourg/Strasbourg↔Nice/Cerbère) sont jugées « injustifiées » au motif de l'existence d'une liaison aérienne et de l'ouverture prochaine d'une ligne à grande vitesse. Il en va de même pour les lignes Paris↔Cerbère et Paris↔Savoie, du fait de l'existence d'une LGV. Sont donc considérées comme « satisfaisantes » dans ce rapport des liaisons diurnes par avion, TGV et – pourrait-on ajouter – par autocar. On pourrait cependant nuancer ce qualificatif : même en 2023, les LGV ne parcourent pas l'intégralité des trajets des trains de nuit de l'époque (la LGV Méditerranée se limite encore aujourd'hui à Nîmes et à Marseille ; la LGV Atlantique s'arrête à Bordeaux). Cela entraîne deux conséquences : d'une part un allongement assez considérable des temps de parcours, au point que les portions hors-LGV représentent parfois plus de la moitié du temps de trajet total – en TGV, il faut encore aujourd'hui 5h pour relier Paris à Hendaye (dont 3h hors-LGV à partir de Bordeaux) et 10h pour relier Nancy à Nice (dont 3h hors-LGV entre Marseille et Nice pour une distance de seulement 200km !) ; d'autre part, des **ruptures de charge*** pour rejoindre les gares autrefois desservies par le train de nuit mais non plus par

PARTIE I : COMPRENDRE

le TGV – si le TGV dessert bien la gare de Perpignan et l'Espagne, une correspondance par TER est nécessaire pour rallier Cerbère. Le rapport Duron appuyait donc son analyse sur des alternatives hypothétiques : les territoires pour lesquels la desserte en train de nuit était jugée « injustifiée » sont restés depuis toujours exclus de la grande vitesse...

Quant à la desserte par voie aérienne évoquée pour la liaison Paris ↔ Hendaye et la « Quadriranche », son caractère satisfaisant apparaît tout aussi discutable : pour des liaisons directes, comme un Strasbourg ↔ Nice, il faut compter, en plus du temps de vol plutôt court (moins d'1h30 par vol *Volotea*), les temps et les coûts de transfert depuis le centre-ville vers les aéroports d'Entzheim et de Côte-d'Azur, voire les temps de correspondances imposées par la localisation du *hub** de la compagnie aérienne le cas échéant ; d'autres destinations ne sont pas dotées d'aéroport et nécessitent des transferts encore plus importants ou des correspondances *multimodales** (comme Cerbère ou Hendaye dont les aéroports les plus proches sont respectivement ceux de Biarritz et de Perpignan Rivesaltes, non reliés par voie ferrée malgré la desserte fine et soutenue des Côtes Vermeille et Basque par TER) ; enfin, l'alternative aérienne, qui ne semble être envisagée que pour des liaisons « point à point », pas plus que le report modal vers des trains de jour, ne semblent être en mesure de couvrir de manière plus efficace les dessertes locales permises alors par les liaisons directes en trains de nuit (comme Culmont-Chalindrey ↔ Arles ou Vierzon ↔ Orthez).

D'un point de vue tarifaire, les offres par Intercités de nuit d'un côté et par grande vitesse ou voie aérienne de l'autre, n'apparaissent pas totalement substituables pour assurer la continuité du service public : là où les tarifs des premières bénéficient d'un prix d'appel afin d'être accessibles par le plus grand nombre (*cf Document 29*), la variabilité forte de ceux proposés par les secondes affiche des prix tantôt compétitifs, tantôt prohibitifs, puisqu'elle est fondée sur un principe de *yield management* dans un objectif de rentabilité maximale. De manière intermittente, ces alternatives au service public assuré par les Intercités de nuit finissent donc par se révéler exclusives...

Le deuxième point à nuancer est la notion « **d'enclavement** » : dans la continuité du paradigme d'aménagement du territoire fondé sur l'égalité des territoires, et repris dans la loi LOADT depuis 1995, cette notion « d'enclavement » semble, de manière implicite, découler d'une vision centralisatrice de l'espace français ; le désenclavement passe par une relation fiable à Paris, non garantie en journée par la grande vitesse ou la voie aérienne pour des territoires comme les Hautes-Alpes où l'Ariège pour lesquels le train de nuit est retenu comme pertinent. Pourtant les Hautes-Alpes considérées dans leur environnement transfrontalier bénéficient d'une desserte TGV dans la gare italienne d'Oulx – Cesana – Clavières – Sestrières (en Italie) située à 1h de car, 42 minutes en voiture et 32km de Briançon¹⁵. Le trajet direct en TGV jusqu'à Paris dure environ 5h, soit moins qu'un Paris-Cerbère en TGV+TER (et pourtant non retenu dans les lignes de nuit à conserver...).

Toujours est-il que, sur la base de ces recommandations, l'État a donc décidé fin 2015, dans le cadre de l'établissement d'une nouvelle convention d'exploitation, de se **désengager** de la quasi-totalité des lignes TET de nuit en France. Il s'agissait alors de réorganiser le réseau TET de jour autour des lignes les

¹⁵ Dubois S. & Sutton K., 2018 (p.97)

PARTIE I : COMPRENDRE

plus porteuses et de financer le renouvellement de leur matériel roulant (pour un montant total de 2 milliards d'euros).¹⁶

Pour ménager les élus locaux (en Occitanie surtout), les associations d'usagers (FNAUT, *Oui au Train de Nuit*) et les syndicats (au premier rang desquels la CGT Cheminots), et en vertu de l'engagement pris par Alain Vidalies (Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche), l'État accepta toutefois de lancer en avril 2016 un **appel à manifestation d'intérêt** pour la reprise de ces lignes en **service librement organisé (SLO)*** par un opérateur intéressé. Sans affirmer explicitement qu'il s'agissait d'une ouverture à la concurrence, le communiqué de presse mettait en avant l'opportunité d'expérimenter de « *nouveaux schémas d'exploitation innovants* » afin de dynamiser et de rendre à nouveau attractif le réseau des trains de nuit duquel l'État se désengageait financièrement¹⁷. Au 31 mai, date de clôture, aucun dossier de candidature à la reprise n'avait été déposé.

C'est ainsi qu'à la fin de l'année 2016, 4 liaisons non reprises furent supprimées : le Strasbourg ↔ Cerbère et le Luxembourg ↔ Nice/Cerbère en juin ; le Paris ↔ Savoie ou *l'Etoile des neiges*, en septembre ; Paris ↔ Cerbère/Portbou en décembre. Des régions comme l'Alsace et la Lorraine furent de fait privées de desserte par ce moyen de transport.

Trois lignes bénéficièrent d'un court **sursis** (le Paris ↔ Tarbes/Hendaye/Irun, le Paris ↔ Cerbère et le Paris ↔ Nice) dans l'espoir de trouver une solution de pérennisation pour les deux premières ; et par souci de ne pas porter préjudice au tourisme niçois déjà fragilisé par l'attentat du 14 juillet 2016, en prolongeant d'une année l'exploitation de la troisième.

Faute de reprenneur par un opérateur privé ou de conventionnement par la Région Nouvelle-Aquitaine, le Paris ↔ Hendaye/Irun, dernière liaison nationale nocturne desservant la Côte Basque, fut supprimé dès juillet 2017.

Concernant le Paris ↔ Cerbère, c'est la détermination du Conseil régional d'Occitanie, présidé par Carole Delga (PS) et des associations d'usagers qui a remis *in extremis* sur les rails cette liaison à l'été 2017 après une première suppression six mois plus tôt. Un accord avait été trouvé avec l'État, qui acceptait de rétablir cette liaison – couplée avec Paris ↔ Rodez/Latour-de-Carol dont il était responsable – et de la financer jusqu'à Toulouse, la portion finale jusqu'à Cerbère étant laissée à la charge de la Région Occitanie. Initialement prévu pour un an, cet accord fut prolongé par l'État jusqu'à la fin de l'année 2020, date d'expiration de la convention TET État-SNCF Mobilités, et ouvrait ainsi une amorce dans la « régionalisation » des trains de nuit, avant la reprise – circonstancielle – de cette ligne par l'État en 2021.

Enfin, en prévision de sa fermeture prochaine, SNCF Mobilités mena entre juillet et septembre 2016 une ultime tentative de redynamisation du Paris ↔ Nice à son compte et avec l'accord tacite de l'État. A titre expérimental, elle proposa un partenariat avec la compagnie des chemins de fer russes RZD, qui lui louait une partie de son matériel roulant dans la continuité de sa liaison Moscou ↔ Nice : pour un Intercités de nuit opéré sur le Paris ↔ Nice, une à deux voitures-lits russes remplaçaient alors des voitures Corail 1^{ère} classe et étaient agrémentées d'une gamme de services personnalisés (accueil de bienvenue, dîner et petit-déjeuner à la place, douche). Les voitures Corail 2^{nde} classe, non concernées, étaient maintenues en l'état.¹⁸ L'objectif était de vérifier si cette offre répondait aux attentes de la clientèle, de sorte à accroître la fréquentation sur cette liaison, sans augmentation de tarif. Cette

¹⁶ Communiqué de presse, « Le Gouvernement engage une feuille de route pour un nouvel avenir des Trains d'Équilibre du Territoire », 7 juillet 2015

¹⁷ Communiqué de presse, « Lancement d'un appel à manifestation d'intérêt sur les trains de nuit », 1^{er} avril 2016

¹⁸ Meillasson S., 2016, in *Rail Passion*

PARTIE I : COMPRENDRE

expérimentation n'aboutit finalement pas pour des raisons techniques et financières : le raccourcissement des rames imposé par le gabarit trop lourd des voitures russes réduisait le volume d'offre disponible et entraînait un manque à gagner important, aggravé par les coûts supplémentaires liés aux services proposés.¹⁹ Avec l'arrêt du partenariat, cette liaison fut fermée à la fin de l'année 2017.

Au terme de cette dernière suppression, le réseau des TET de nuit était amputé de toutes ses liaisons transversales (sans transit dans une gare parisienne) ; de toutes ses liaisons internationales (vers la Luxembourg, la Suisse, l'Italie ou l'Espagne) ; et de presque toutes ses **interconnexions*** aux réseaux étrangers (Vintimille, Irun)²⁰.

Ne subsistaient alors du réseau Intercités de nuit que les **lignes jugées essentielles**, sans « *offre alternative suffisante pour les territoires concernés* »²¹ : le Paris↔Briançon d'une part et le Paris↔Toulouse/Rodez/Latour-de-Carol/Cerbère d'autre part, conventionnés avec l'État (et la Région Occitanie pour la branche Toulouse↔Cerbère).

SOUS-PARTIE 2

Du constat à la compréhension de l'échec des Intercités de nuit : une disparition endémique ou évitable ?

Poser cette question et tenter d'apporter des éléments de réponse s'avère capital pour la suite de la réflexion, parce que si cette disparition était endémique au train de nuit, aucun modèle ne permettrait de le pérenniser et toute tentative de relance serait d'emblée condamnée à l'échec. On verra cependant qu'il n'en est rien, malgré des difficultés et des défaillances bien réelles en 2016.

A. LES CAUSES DU DÉMANTÈLEMENT : UN CERCLE VICIEUX AUX ORIGINES ANCIENNES MAIS LOIN D'ÊTRE ENDÉMIQUE AU TRAIN DE NUIT

Pour expliquer cet échec, plusieurs ensembles de facteurs peuvent être identifiés, qu'il s'agit ici d'étayer puis d'analyser. Certains ont en effet été davantage mobilisés dans les arguments avancés en faveur du démantèlement du réseau des TET de nuit, et méritent donc un éclaircissement.

¹⁹ Voir Annexe « Entretien avec M. Sean Clairin », 2023

²⁰ La desserte de Portbou, continua toutefois d'être assurée par l'*Intercités de nuit* Paris=>Cerbère, uniquement dans le sens France=>Espagne, les weekends et durant les vacances scolaires, jusqu'en juillet 2022.

²¹ Communiqué de presse « Le Gouvernement fait un point d'étape sur la feuille de route pour un nouvel avenir des Trains d'Équilibre du Territoire », 19 février 2016

PARTIE I : COMPRENDRE

1. Des causes officielles...

a) La fréquentation : une « baisse » irrémédiable ?

Un argument porté par Alain Vidalies en 2016 portait sur la fréquentation des trains de nuit qui était « *en baisse de 25% depuis 2011* »²².

Il s'avère en fait que ce chiffre de 25% semblait très difficile à vérifier à cette date, du moins dans les documents consultables publiquement.

La Cour des Comptes en 2014 ne fournissait des chiffres de fréquentation que pour l'ensemble des TET (avec un taux de remplissage moyen estimé à 35% (35,4% en 2011 et 34% en 2012) (p.5), avec des écarts importants selon les lignes : de 30% pour « *certaines lignes transversales* » (exemplifiées par des lignes diurnes) à 60% « *pour les lignes au départ de Paris* » (toutes diurnes également) (p.5), sans toutefois préciser explicitement si les lignes TET de nuit étaient incluses dans ces estimations.

D'une manière générale, on ne trouve **aucun chiffrage précis** du taux d'occupation des lignes TET de nuit ; même le rapport Duron ne mentionne qu'une « *fréquentation déclinante* » sans fournir de données chiffrées. L'ARAFER* n'opère pas non plus dans ses rapports la distinction entre l'activité Intercités en général et l'activité Intercités de nuit en particulier pour la fréquentation.

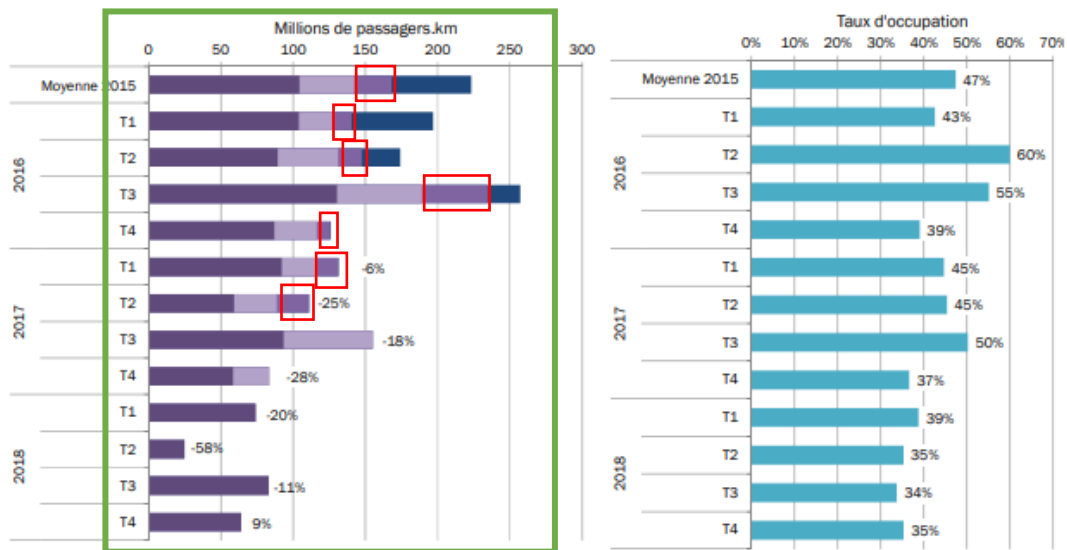
SNCF Mobilités semblait par ailleurs **peu encline à communiquer** à ce sujet, y compris envers l'État, son principal donneur d'ordres. La Cour des comptes s'en émouvait déjà en 2015 : « *Du fait qu'elle porte le risque recettes, la SNCF ne fournit, en effet, pas toujours à l'AO TET le taux de remplissage des différentes liaisons TET.* » (p.28) et à nouveau en 2019 « *les données fournies à la Cour ne permettent pas d'estimer précisément le nombre de voyageurs par ligne* » (p.103).

On trouve cependant un chiffrage précis du taux de fréquentation sur les Intercités de nuit à partir de 2018, dans le rapport de l'ARAFER.

²² Communiqué de presse « Le Gouvernement fait un point d'étape sur la feuille de route pour un nouvel avenir des Trains d'Equilibre du Territoire », 19 février 2016

PARTIE I : COMPRENDRE

Figure 25 – Passagers.km transportés et taux d'occupation entre 2015 et 2018 des Intercités de nuit



■ Luxembourg/Strasbourg -Nice/Port-Bou et Paris Savoie ■ Paris-Hendaye (Irun)
 ■ Paris-Nice-Vintimille ■ Paris-Briançon et Paris-Rodez-Toulouse-Latour de Carol

Nota : les évolutions trimestrielles sont en glissement annuel et à périmètre de ligne constant.

Source : Arafér

Note de lecture : Au premier trimestre 2018, le nombre de passagers.km des deux lignes Intercités de nuit a diminué de 31 % par rapport au premier trimestre 2017. Le taux d'occupation de ces deux lignes s'établit à 39 % au premier trimestre 2018.

Document 8 : GRAPHIQUES comparatifs sur l'évolution du nombre de passagers/km transportés et des taux d'occupation des lignes TET de nuit entre 2015 et 2018

Source : ARAFER, 2018 (p.34), modifications par Paul Bittard, avril 2023

NB : l'unité passager.km, ou voyageur kilométrique, correspond au transport d'une personne sur un kilomètre

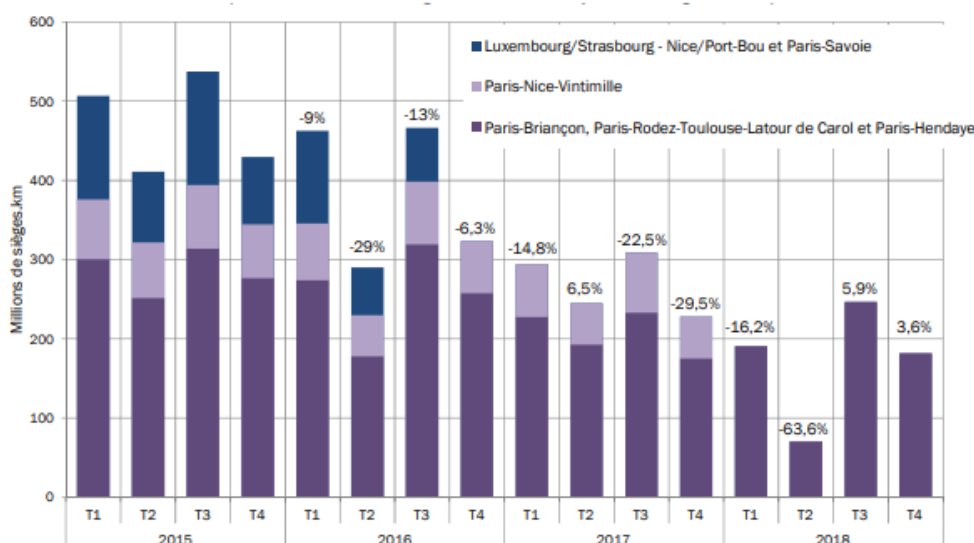
A l'échelle de toutes les lignes, le graphique (cf Document 8) montre effectivement une baisse du nombre de passagers/km transportés entre 2015 et 2016 pour les lignes de nuit – pas linéaire toutefois comme le montre le pic au T3 2016 à 250 millions de passagers.km.

Mais si on se focalise sur chaque ligne, on observe que la baisse de fréquentation n'est ni linéaire, ni générale : le Paris ↔ Hendaye (-Irun) a connu une fréquentation d'environ 25 millions passagers.km en 2015 en moyenne, présente à peu près le même taux sur la moyenne des 4 trimestres de 2016 ($15+15+60+10 / 4 = 25\%$) et suivait la même trajectoire en 2017 avant sa fermeture ($20 + 30 / 2 = 25\%$). Cette baisse serait donc plutôt à mettre en perspective avec le graphique suivant (Document 9), montrant la réduction concomitante de l'offre de siège/km, qui conduit inévitablement à une baisse de la fréquentation générale (puisque que les lignes ferment).

De plus, le rapport précise qu'en 2015, juste avant la fermeture de la plupart des dernières lignes, le taux d'occupation par train était de 47%, soit « près de 10 points au-dessus de la moyenne de l'activité Intercités » (p.35) et se maintient encore à 45% sur l'ensemble des trimestres de 2017 (cf Document 8). Le rapport précise enfin que la chute à partir de 2018 s'explique par la fermeture du Paris ↔ Nice (la ligne la plus occupée à 56%) et « par une baisse du taux d'occupation [non chiffrée] du Paris ↔ Rodez et Paris ↔ Latour-de-Carol » (p.35)

PARTIE I : COMPRENDRE

Figure 24 – Sièges.km offerts par les Intercités de Nuit entre 2015 et 2018



Source : Arafer

Nota : les évolutions trimestrielles sont en glissement annuel et à périmètre de ligne constant. Certains tronçons supprimés ne sont néanmoins pas pris en compte, c'est le cas du Paris-Hendaye (Irun) qui est rattaché à la ligne Paris-Rodez-Toulouse-Latour de Carol dans les données d'offre.

Note de lecture : Le nombre de sièges.km des deux lignes résiduelles est en recul de 63,6% au deuxième trimestre 2018 par rapport au deuxième trimestre 2017.

Document 9 : DIAGRAMME sur l'évolution du nombre de sièges/km offert des lignes TET de nuit entre 2015 et 2018

Source : ARAFER, 2018 (p.34), modifications par Paul Bittard, avril 2023

NB : l'unité siège.km, ou siège kilométrique, mesure l'offre de siège (ou la capacité) sur une ligne. Elle correspond à la multiplication du nombre de sièges disponibles par le nombre de kilomètres parcourus.

On sait également que le taux de remplissage des Intercités de nuit était alors dans l'ensemble supérieur à ceux des Intercités de jour²³, ce qui est toutefois à nuancer au vu du plus grand nombre de trains en circulation pour les lignes de jour que pour celles de nuit.

La baisse de fréquentation des Intercités de nuit **spécifiquement** ne semble donc être certifiée qu'à partir de 2015. Si elle décroissait de 25% depuis 2011, il convient toutefois de nuancer ce constat : certaines lignes connaissaient un taux de fréquentation plutôt stable depuis 2015 et jusque dans les derniers mois ; le taux d'occupation globale restait également plutôt stable de 2015 à la fin 2017 (cf Document 9).

On sait enfin que l'indice de **satisfaction** des voyageurs à l'égard des Intercités de nuit (NPS ou *Net Promoter Score*) était positivement stable d'une année sur l'autre jusqu'aux dernières fermetures, et globalement supérieur à celui des Intercités de jour²⁴. Pas de quoi, *a priori*, justifier une baisse de fréquentation suite à un désamour croissant du train de nuit par sa clientèle. D'autres causes sont peut-être à explorer.

²³ Voir Annexe « Entretien avec M. Sean Clairin », 2023

²⁴ Voir Annexe « Entretien avec M. Sean Clairin », 2023

PARTIE I : COMPRENDRE

b) La rentabilité : un déficit « insoutenable » ?

C'est l'argument-phare invoqué par Alain Vidalies pour justifier la fermeture de la quasi-totalité des dernières lignes encore en activité, et relayé dans la presse à l'occasion de la présentation de la feuille de route pour les TET du 19 février 2016 : « *le modèle des trains de nuit est un modèle en extrême difficulté [...] je le rappelle, ils représentent 3% des trains d'équilibre du territoire, 25% des déficits, et chaque fois que quelqu'un monte dans un train de nuit, le contribuable paie 100 euros* »²⁵. Argument repris dans un autre ordre de grandeur par Guillaume Pépy en 2017, pour qui les trains de nuit « *font perdre 100 millions d'euros au contribuable* »²⁶. Cette formulation condensée insiste donc :

- Sur le déficit des trains de nuit disproportionné par rapport à l'offre et la fréquentation
- Sur le versement très (trop ?) élevé de subventions publiques pour des résultats qui n'en justifieraient plus la poursuite.

Ce double argument, qui justifie l'abandon des trains de nuit par leur absence irrémédiable de rentabilité, s'appuie sur des données que l'on peut retrouver dans le rapport Duron, mais dont l'interprétation mérite d'être commentée.

Dans son rapport la commission « TET agir pour l'avenir » reconnaît effectivement le « *niveau très élevé des concours publics, puisque le déficit des lignes représente environ 25% du déficit de l'ensemble des lignes TET, alors même qu'elles ne représentent que 3% des voyages (1,2 millions de voyageurs de nuit sur 33,9 millions de voyages en TET* » (p.22).

Affirmer que les trains de nuit représentent « 3% des voyages » ne signifie pas qu'ils représentent « 3% des TET » : en 2015 le réseau TET comportait 22 lignes de jour et, en prenant en compte le fait que plusieurs dessertes étaient exploitées conjointement, 8 lignes de nuit : ces dernières comptaient quand-même pour 36% de l'ensemble des lignes TET ! Supprimer ces lignes, non **redondantes*** avec des lignes TET de jour pour 7 d'entre elles, revenaient donc à amputer de plus d'un tiers le réseau TET, et en exclure les voyageurs concernés.

Concernant les concours publics, le rapport Duron montre une part élevée de **subventions publiques** par train et par passager, marquée par une **forte variation** – quasiment du simple au triple – entre la ligne la moins subventionnée (Paris↔Toulouse à 70 €/voyageur) et celle la plus subventionnée (Paris↔Latour-de-Carol à 180 €/voyageur) (p.22). Sur les treize lignes représentées par le document 8, 11 d'entre elle nécessitent une subvention publique de plus de 100 €/passager. En faisant la moyenne des subventions par voyageur sur l'ensemble des lignes (arrondies à la demi-dizaine) du graphique, chaque ligne TET de nuit coûterait en 2013 environ 137 € de subvention publique par passager.²⁷

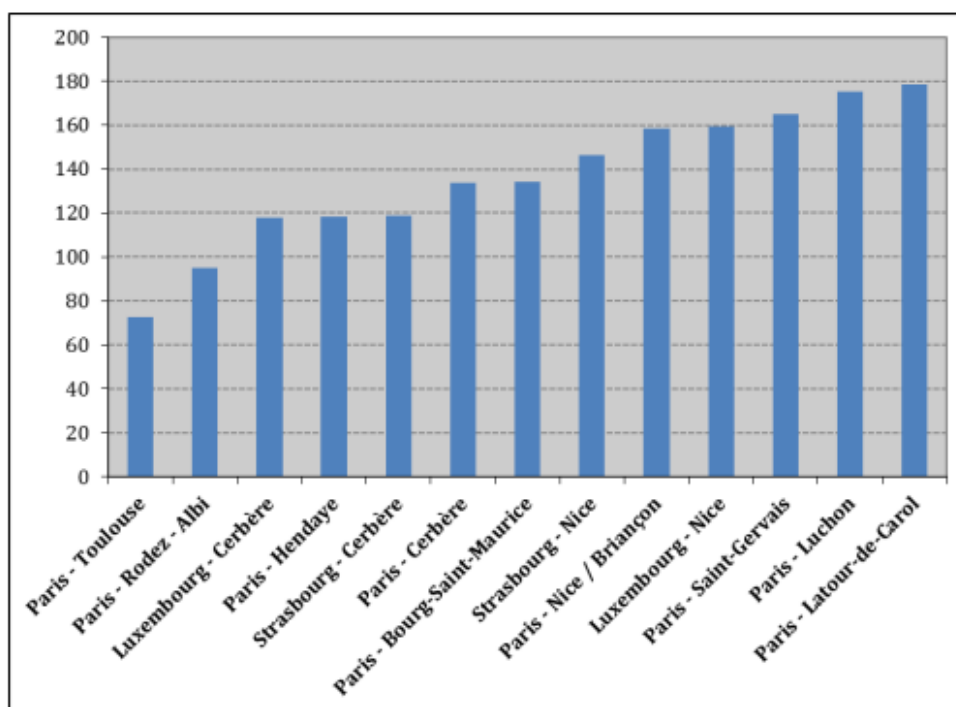
Si l'estimation d'Alain Vidalies semble donc légèrement sous-estimée, il est curieux de remarquer que sur les quatre lignes du graphique conservées par l'État en 2017 (Paris↔Toulouse, Paris↔Rodez/Albi, Paris↔Briançon et Paris↔Latour-de-Carol), les deux dernières figurent parmi les liaisons les plus coûteuses à subventionner (la seconde en tête du classement) : l'argument de la réduction maximale du déficit par la suppression des lignes de nuit les plus onéreuses montre ainsi ses limites.

²⁵ Interview à BFM-TV « Les trains de nuit font peut-être leurs dernières entrées en gare », 19 février 2016, 0'27-0'36 (repéré sur Dailymotion en mai 2023)

²⁶ Interview à France Inter, 10 mars 2017

²⁷ $(70 + 95 + 120 + 120 + 120 + 135 + 135 + 145 + 160 + 160 + 165 + 175 + 180) / 13 = 137$ (estimations arrondies à la demi-dizaine, résultat final arrondi à l'unité)

Graphique 4 : Subventionnement public par voyageur pour les lignes de nuit (€ ; 2013)



Document 10 : DIAGRAMME sur les niveaux de subventions publiques par voyageur pour les lignes TET de nuit en 2013 (en euros)

Source : Rapport Duron, 2015, p.22

Pour étudier en revanche le **déficit réel**, le rapport Duron ne fournit pas de chiffre ou d'évolution précise concernant les lignes TET de nuit, mais à l'échelle des lignes **TET dans leur ensemble**.

Ainsi, en 2014, les dépenses des TET sont principalement consacrées à :

- l'exploitation des trains proprement dite, comprenant le déficit d'exploitation et le paiement de la redevance d'accès, soit 780 millions d'euros (ou 0,108 €/passager/km)²⁸.
- l'investissement en faveur du renouvellement du matériel roulant (que s'était engagé à financer l'État)
- l'investissement de l'État et des Régions en faveur de l'infrastructure, profitable aux TET.

La subvention publique apparaît donc d'autant plus importante que, comme le formule le rapport, elle « excède largement le déficit d'exploitation »²⁹. Sans chiffrage précis, le rapport mentionne toutefois que le déficit d'exploitation de l'ensemble des TET à lui seul « ne représente que 50% du déficit total »³⁰ qui inclut la redevance d'accès, ce qui équivaldrait donc à 390 millions d'euros. En reprenant l'estimation que les TET de nuit représentent 25% de ce montant, ils nécessiteraient donc une subvention de 97 millions d'euros de l'État en 2014 pour compenser le manque à gagner de la SNCF.

Ce montant de 390 millions d'euros de déficit semble par ailleurs s'inscrire de manière cohérente avec l'évolution de ceux des subventions prévues et versées par l'État à la SNCF de 2011 à 2013, selon le chiffrage de la Cour des Comptes en 2014 et 2015. Cette dernière alertait également sur l'augmentation

²⁸ Rapport Duron, 2015 (p.18)

²⁹ *Ibid.*

³⁰ *Ibid.*

PARTIE I : COMPRENDRE

du déficit d'exploitation des TET, qui se traduisait par un accroissement de la subvention publique depuis 2011.

Tableau n° 2 : déficit d'exploitation¹⁵² des trains Intercités

En M€ courants	2011	2012	2013
Déficit d'exploitation prévu par la convention	- 189,4	- 177,9	- 184,6
Déficit d'exploitation définitif	- 211,4	- 276,4	- 276,2
Contribution versée par le CAS ¹⁵³	210	312	313,9

Sources : Convention État / SNCF du 13 décembre 2010. Comptes rendus annuels d'exécution

Document 11 : TABLEAU des déficits d'exploitation de l'ensemble des lignes Intercités de 2011 à 2013

Source : Cour des Comptes, 2015, p.240, modifications par Paul Bittard, avril 2023

Tableau n° 8 : Contribution conventionnelle de l'État au fonctionnement des TET

En M€	2011	2012	2013	2014
Montant prévisionnel inscrit dans la convention	214,9	202,4	210,1	335,0 ¹⁶
Montant définitif calculé et facturé par la SNCF	251,0	314,2 ¹⁷		
Montant versé	210,0	312,0		

Sources : Convention relative à l'exploitation des TET; Comptes rendus financiers; Réponses SNCF et DGITM

Document 12 : TABLEAU des montants de la subvention publique au fonctionnement de l'ensemble des lignes TET de 2011 à 2014

Source : Cour des Comptes, 2014, p.41, modifications par Paul Bittard, avril 2023

Commentaires sur les documents 11 et 12.

Le « **déficit d'exploitation définitif** » correspond ici à la différence entre les charges et les produits (ou les recettes).

Le « **montant définitif calculé et facturé par la SNCF** » correspond à la subvention théorique que l'État devait verser à la SNCF au titre de la convention. Outre le **déficit d'exploitation** proprement dit, il comprend également la rémunération de l'exploitant, les bonus et les compensations pour perte de la majoration tarifaire. Le montant de chacune de ces composantes est calculé selon les dispositions prévues par la convention.

REMARQUE : Là où la Cour des comptes considère le déficit d'exploitation comme la seule soustraction des charges aux produits, le rapport Duron considère l'ensemble des composantes

PARTIE I : COMPRENDRE

précitées comme constitutives du déficit d'exploitation, qu'il assimile de fait au montant de la subvention publique.

Le « **montant versé** » ou « **contribution versée par le CAS** » correspond à la somme versée par l'intermédiaire du CAS au titre de la subvention publique.

La différence entre le **montant facturé** et le **montant versé** s'explique par le fait que les recettes du CAS ne permettaient pas toujours de couvrir l'ensemble de la facture (montant plafonné en 2011 ; montant légèrement insuffisant en 2012).

Entre 2011 et 2012, le déficit d'exploitation proprement dit passe de 211 à 276 millions d'euros, soit une augmentation de 30% en un an.

La facture globale de la SNCF, appelée à être couverte par la subvention publique, était quant à elle passée de 251 à 314,2 millions d'euros entre 2011 et 2012, soit une augmentation de 25% en une année.

Il convient quand-même de préciser que cette forte augmentation est due à un refonte du principe du calcul des péages par le gestionnaire de réseau, qui a conduit à un rehaussement des tarifs désormais alignés sur « *le niveau le plus élevé acquitté par le TGV* », suite à une proposition de l'**ARAF***³¹.

Cette **augmentation générale** est également confirmée par le rapport Duron, qui note une « *forte progression* » des dépenses entre 2012 et 2014 : la subvention publique passant de 0,085 €/km/pax à 0,108 €/km/pax, soit une augmentation de « *plus de 28% en deux ans* ». Par ailleurs, il projetait un alourdissement du déficit d'exploitation pour les TET : 400 millions d'euros en 2015 ; 450 millions d'euros en 2016 et jusqu'à 500 millions en 2025.³²

Encore une fois, si ces chiffres permettent de se faire une idée générale parce qu'ils couvrent l'ensemble des lignes TET, il est **très difficile de dégager la part réelle de ce déficit par les seules lignes de nuit**, alors même que son montant et sa croissance ont été un argument fort justifiant leur suppression. Reste que ce déficit – réel – n'a pas pu être comblé de manière efficace par un mécanisme de financement adapté.

2. ...et des causes sous-jacentes

a) Un modèle de financement inadapté : « une subvention pour la SNCF financée par elle-même »³³

La convention de 2010 introduisait le principe d'une subvention publique à la SNCF pour l'exploitation des TET en contrepartie de l'exécution des missions qui lui incombait en termes de desserte. Cette subvention était versée par l'intermédiaire d'un Compte d'Affectation spéciale (CAS) dont on a vu le mécanisme d'alimentation précédemment.

Or il se trouve que ce procédé s'est en fait avéré **inefficace** et contre-productif.

³¹ Cour des Comptes, 2015, (p.240)

³² Rapport Duron, 2015 (p.18)

³³ Cour des Comptes, 2015 (p.237)

PARTIE I : COMPRENDRE

D'abord, la convention de 2010 prévoyait une **clause de plafonnement** de la contribution de l'État par l'intermédiaire du CAS à 210 millions d'euros, alors même que la facture réelle de la SNCF cette année-là atteignait les 251 millions d'euros (cf Document 12). 41 millions d'euros étaient donc *de facto* perdus pour l'exploitant. Cette situation fut néanmoins rectifiée fin 2012 par un avenant à la convention, qui ajustait le montant de la subvention à la somme disponible sur le CAS pour chaque année (et rétroactivement pour l'année 2011)³⁴.

Cependant, alors que ce dispositif reposait théoriquement sur la solidarité ferroviaire (la TREF payée par toutes les entreprises ferroviaires et la CST sur les résultats de la grande vitesse) en prévision de l'arrivée de nouveaux entrants du fait de l'ouverture progressive du réseau à la concurrence, la SNCF était encore en quasi-monopole sur le réseau national – *de jure* pour les liaisons domestiques, *de facto* presque entièrement pour les liaisons internationales – et elle l'est restée jusqu'à la fin des années 2020. Les recettes du CAS étaient en fin de compte composées de ces deux taxes **payées presque exclusivement par la seule SNCF**, qui voyait donc peser sur elle 94% de la charge du déficit des TET (cf Document 13).

Quant à la contribution des concessionnaires autoroutiers (par l'intermédiaire de la TAT), elle devait marquer la solidarité routière envers les TET. Son montant, plafonné à 35 millions d'euros, fut **abaissé** à 19 millions d'euros à partir de 2013³⁵ : cette réduction de 45% allait donc à contresens de ce principe, alourdissant du même coup la contribution de la SNCF par l'intermédiaire de la TREF.

TREF : Taxe sur les Entreprises Ferroviaires	200 millions d'euros	66%
CST : Contribution de Solidarité Territoriale	90 millions d'euros	28%
TAT : Taxe d'Aménagement du Territoire	19 millions d'euros	6%

Document 13 : TABLEAU synthétique des montants des recettes du CAS à partir de 2013

Conception et réalisation : Paul Bittard, avril 2023, d'après les données de la Cour des Comptes (2015, p.238) et du rapport Duron (2015,p.25)

Ce mécanisme de subvention n'était donc qu'un « *habillage juridique de la péréquation interne à la SNCF qui existait auparavant* »³⁶. De fait, la participation du contribuable au TET ne concernait donc pas tant le déficit d'exploitation des trains (financé presque intégralement par la SNCF elle-même) que le paiement de la redevance d'accès au réseau (400 millions d'euros versés *directement* à RFF par l'État) et l'engagement de l'État de renouveler le matériel roulant de jour.

Ce dispositif s'est de surcroît révélé très **fragile**, car fondé en partie sur les bénéfices d'une seule compagnie ferroviaire, tirant ses bénéfices en grande partie de la grande vitesse, une activité non conventionnée, dont les résultats financiers dépendent exclusivement des dynamiques du marché. Ainsi en 2013, le bénéfice net de la SNCF s'est avéré quasi-nul, ce qui a compromis le produit de la TREF constituant pourtant les deux tiers du CAS.³⁷

³⁴ Avenant n°3, 27 novembre 2012 (Cour des Comptes, 2014, p.41)

³⁵ Cour des Comptes, 2015 (p.238)

³⁶ *Ibid.* (p.239)

³⁷ Cour des Comptes, 2015 (p.239)

PARTIE I : COMPRENDRE

b) Un ancrage dans le réseau fragilisé : l'exemple de la « crise des sillons » de 2012

La réduction de l'offre peut aussi s'expliquer par les **difficultés d'insertion** des trains de nuit dans le réseau ferré, exacerbées notamment en période de travaux ou de forte demande de sillons de la part des autres activités ferroviaires.

En 2012, le gestionnaire de réseau avait entrepris un vaste programme de travaux dans le Sud-Ouest – plus nombreux et complexes qu'à l'accoutumée – en lien avec la construction de la LGV Sud-Europe-Atlantique (SEA). Pour minimiser leur impact sur les circulations en journée, ces travaux furent programmés la nuit avec des interruptions de trafic et des fermetures de voies, ce qui compromettait du même coup les sillons réservés par les activités ferroviaires concernées (comme le fret et les trains de nuit).

Ces **sillons « précaires »**, qui comptaient pour 15% de l'offre de sillons cette année-là³⁸, imposaient alors une double contrainte.

Dans la mesure où, même réservés, ils pouvaient encore être annulés assez tardivement (parfois jusqu'à 15 jours avant le départ), ils n'apparaissaient pas assez fiables pour permettre d'ouvrir les Intercités de nuit à la vente suffisamment tôt pour attirer une clientèle désireuse de réserver ses trajets longtemps à l'avance. Des cas extrêmes de mises en vente 7 jours voire la veille avant le départ ont été rapportés.³⁹ Certains n'ont même jamais été mis en vente du fait de cette incertitude : à partir de mai 2012, pour éviter aux voyageurs les désagréments d'une suppression de dernière minute, la SNCF prévoyait d'annuler les trains de nuit si leurs sillons n'étaient pas confirmés par le gestionnaire au moins 21 jours avant la date de circulation⁴⁰. Des autocars de remplacement pouvaient alors être affrétés, mais sans certitude sur le report modal intégral depuis le train de nuit. La visibilité commerciale de cette activité, déjà faible, s'en trouvait d'autant plus réduite.

D'autre part, lorsqu'ils étaient confirmés pour la date de circulation, ces sillons se situaient hors de la zone de pertinence horaire des trains de nuit, avec des départs trop avancés et des arrivées trop retardées, dans des plages horaires de pointe : cela étirait non seulement les temps de parcours (en ajoutant des contraintes de gestion du personnel) mais rendait difficile l'intégration des trains de nuit dans le pic de circulations des trains de jours.⁴¹

Cette « crise des sillons » de 2012 a donc contribué à réduire un peu plus l'offre, la visibilité et l'ancrage des trains de nuit dans le réseau ferroviaire, avec des conséquences sur la fréquentation.

c) La vétusté du matériel : une échéance prévisible et indépassable

Ce problème, toujours d'actualité, se posait déjà avant 2015 : l'âge moyen du matériel roulant utilisé pour les Intercités de nuit, exclusivement composé de voiture Corail, atteignait en 2012 l'âge de 35 ans, soit la limite de durée de vie estimée. Quant aux locomotives, elles atteignaient la limite de 40 ans (*cf Document 14*).

La Cour des comptes avait alors averti : « *Enfin, à plus court terme, devra être traitée la question des*

³⁸ Cour des Comptes, 2014 (p.13)

³⁹ « Les trains de nuit ont du plomb dans l'aile » 2012, in *Le blog des usagers*

⁴⁰ *Ibid.*

⁴¹ Voir Annexe « Entretien avec M. Sean Clairin », 2023

PARTIE I : COMPRENDRE

trains de nuit dont le renouvellement n'est pas évoqué à ce stade. Or le maintien d'une offre de nuit identique à celle qui existe aujourd'hui [avec huit lignes de nuit] nécessiterait, à échéance de 2018, la rénovation [...] de 300 voitures. Le coût en est évalué par la SNCF à environ 120 M€, ce qui va requérir des arbitrages difficiles compte tenu du caractère fortement déficitaire de ces lignes. »⁴²

Ce budget de 120 millions d'euros **n'a pas été constitué**. Ces mêmes « arbitrages » ont conduit en 2015/2016 à consacrer l'essentiel des investissements au renouvellement du matériel roulant des Intercités de Jour : outre les 34 rames bimodes commandées pour un montant de 510 millions d'euros (au titre de la convention) et entrées en service en 2016, l'État a consenti la même année à lancer un appel d'offres pour le remplacement des rames des 4 lignes TET de jour dites « structurantes » pour un montant de 1,5 milliard d'euros pour la décennie 2020⁴³. Ce montant ne concernait pas le matériel des lignes de nuit (dont 196 voitures nécessitaient pourtant une révision générale⁴⁴), et qui allait irrémédiablement sur ses dernières années d'opérabilité (compte tenu du fait que la durée de vie d'une rame est estimée à 40 ans en moyenne).

Quant au matériel de traction (les locomotives), son état d'usure était encore plus avancé : les locomotives-diesel (ou « thermiques »), indispensables pour tracter les trains de nuit sur les portions de lignes non électrifiées (Brive-Rodez ; Valence-Briançon), avaient, dans leur totalité, dépassé l'âge limite de 40 ans en 2012. Un remplacement était jugé indispensable entre 2014 et 2016 dans la perspective d'une radiation totale en 2020. Les locomotives électriques approchaient aussi leur âge de fin de vie (40% du parc concerné pour 2020)⁴⁵. Ce **renouvellement n'a pas été fait ni engagé** avant 2016 : le nouveau matériel roulant prévu pour les Intercités de jour se composait de rames automotrices (les *Coradia Liner*), sans possibilité de constituer une réserve renouvelée de locomotives thermiques potentiellement transférables aux rames tractées de nuit.

Tableau n° 9 : Âge moyen des matériels roulants fin 2012

Type de matériel	Age moyen des matériels roulants (années)
automoteurs thermiques	12,9
locomotives diesel de ligne	41,6
locomotives diesel de manœuvre	45,1
locomotives électriques de ligne	29,7
locomotives électriques de manœuvre	43,1
voitures à 2 niveaux V2N	20,3
voitures Corail	34,1

Source : DGITM

Document 14 : TABLEAU de l'âge moyen des matériels roulants affectés aux lignes TET à la fin 2012

Source : Cour des Comptes, 2014, p.53, modifications par Paul Bittard, avril 2023

⁴² Cour des Comptes 2014, p.71

⁴³ Communiqué de presse « Le Gouvernement fait un point d'étape sur la feuille de route pour un nouvel avenir des Trains d'Equilibre du Territoire », 19 février 2016

⁴⁴ Cour des Comptes, 2014, p.55

⁴⁵ *Ibid.*

On peut donc considérer que, faute de budget consacré au matériel de nuit (voitures et locomotives), le maintien du réseau à 8 lignes performant et fiable devenait donc intenable et explique, au même titre que les autres causes précitées, l'éviction quasi-totale et anticipée de ce moyen de transport par la SNCF.

B. LA SNCF A-T-ELLE VOLONTAIREMENT ABANDONNÉ SES TRAINS DE NUIT ?

C'est une des critiques adressées à l'encontre de la compagnie nationale : celle-ci aurait, **volontairement**, accéléré le démantèlement du réseau des trains de nuit, en réduisant progressivement l'offre et en s'abstenant de tout investissement pour traiter les problèmes techniques et redynamiser cette activité.⁴⁶

Rappelons qu'il ne s'agit pas ici de mener un procès contre quiconque ni de désigner des coupables : l'objectif de cette courte réflexion doit être de vérifier si le déclin des trains de nuit était *inexorable* et *endémique* au train de nuit, auquel cas toute tentative de relance serait d'emblée vouée à l'échec, ou s'il résulte des conséquences – prévues ou non – de choix stratégiques et politiques, auquel cas il serait encore possible de concevoir un modèle d'exploitation viable et durable pour le train de nuit, à condition d'en exclure les mécanismes – clairement identifiés – à ne pas reproduire.

1. Des défaillances réelles mais un déclin à nuancer fortement

Le déclin des trains de nuit n'était **pas propre à la France**, et c'était d'ailleurs un point rappelé par le ministre Vidalies en 2016 : « *Le modèle des trains de nuit est un modèle aujourd'hui en extrême difficulté, ce qui a conduit des pays comme l'Allemagne à annoncer [...] qu'ils arrêtaient purement et simplement les trains de nuit* »⁴⁷ ou, formulé sous cet euphémisme, « *concernant les trains de nuit, toutes les lignes européennes sont déficitaires, et l'offre est plus particulièrement en restructuration en Allemagne et en Italie* ». ⁴⁸

Il est vrai que la DB (*Deutsche Bahn*, la compagnie publique allemande) avait pris la décision d'arrêter toutes ses relations ferroviaires de nuit (*City Night Line*), nationales et européennes, dès 2016. Les raisons invoquées étaient essentiellement d'ordre économique : malgré leur fréquentation par 1,3 million de voyageurs l'année précédente, les trains de nuit enregistraient une perte nette de 32 millions d'euros⁴⁹, sur lesquels la compagnie allemande souhaitait gagner des marges en se délestant de cette activité déficitaire. Par ailleurs, les investissements à réaliser pour l'infrastructure avaient été jugés trop importants pour ce segment minoritaire de la DB. Ce choix stratégique avait été néanmoins très contesté : la fuite de documents internes confidentiels aurait révélé que la DB avait appuyé son argumentation sur des données et des chiffres biaisés⁵⁰. Au regard de ces éléments, les trains de nuit allemands ne portaient donc pas en eux-mêmes les germes de leur propre disparition mais ont été victimes d'arbitrages politiques.

⁴⁶ Déléaz T., 2019 in *Le Point*

⁴⁷ BFM-TV 2016, (0'20-0'26)

⁴⁸ Rapport Duron, 2015, p.27

⁴⁹ *Business Traveler France*, 2016

⁵⁰ Hirschlach j. 2017 in *Tagesspiegel*

PARTIE I : COMPRENDRE

Du point de vue ministériel, quelque peu déterministe, on aurait pu pourtant penser que le déclin du train de nuit était irréversible parce que cette dynamique dépassait le cadre national et s'inscrivait dans une révolution des mobilités : le train de nuit n'était plus adapté aux besoins de mobilités actuelles des voyageurs fondées sur la vitesse du trajet (TGV, avion) et les économies maximales en argent et en moyen (autocars, aviation low-cost, OUIGO, covoiturage, etc.), comme le résumait Guillaume Pépy : « *Moi j'ai la nostalgie des trains de nuit ; mais oui maintenant on est dans un nouveau monde* »⁵¹. Or, la décision de supprimer les Intercités de nuit en 2016 intervenait précisément au moment où certains pays faisaient le **pari inverse** de relancer ce moyen de transport, quand d'autres ne l'avaient jamais délaissé. L'exemple de l'Allemagne n'est pas totalement représentatif de la dynamique européenne à cet égard : sitôt désengagée de son réseau de nuit, l'Autriche, *via* sa compagnie publique ÖBB, avait pris la décision d'en reprendre l'exploitation sous une nouvelle marque *Nightjet* (cf *Partie II, sous-partie 1, B.*) au sein de son propre réseau nouvellement constitué d'envergure européenne ; le *Caledonian Sleeper* a bénéficié de 150 millions de livres sterling en 2017 pour la construction en Espagne de 75 nouvelles voitures haut-de-gamme (lits doubles, salle de bains privées) dans le cadre de ses liaisons entre Londres et l'Ecosse⁵² ; la VR, la compagnie finlandaise, avait déjà relancé le train de nuit en 2008 entre Helsinki et Kemijärvi suite à l'émoi populaire provoqué par une première tentative de suppression, et en contrepartie d'une subvention d'État.⁵³

Concernant le **déficit**, celui-ci est bien réel comme on l'a montré précédemment, et apparaît donc comme endémique à cette activité. Cela semble d'autant plus vrai lorsqu'une liaison est maintenue pour assurer la continuité d'un service public, qui l'emporte sur la logique de rentabilité. Mais on peut aussi rappeler que ce caractère déficitaire **n'est pas propre au train de nuit** mais se retrouve aussi dans d'autres moyens de transport ferroviaire (les activités TER et Transilien étaient déficitaires respectivement à hauteur de 65% et de 62%⁵⁴) ou à d'autres modes comme l'aérien : de 2012 à 2017, la liaison Air France Paris Orly ↔ Lannion, conventionnée avec l'État et la Région Bretagne dans le cadre d'une obligation de service public, coûtait 16 millions d'euros de subventions annuelles, soit, rapporté au nombre de passagers, un montant de 100 €/passager/trajet⁵⁵, presque autant que les Intercités de nuit. Dans certaines conditions que l'on étudiera dans la suite de ce mémoire, le train de nuit peut même s'avérer rentable en exploitation strictement commerciale.

2. Un sauvetage manqué des trains de nuit français à cause d'un manque de volonté et d'anticipation

Si le déclin des trains de nuit n'était pas irrésistible, on peut penser que les causes sont à chercher dans les choix – et les manquements – politico-stratégiques qui ont conduit à ne pas les sauvegarder, et ce depuis plusieurs décennies.

Du temps où les trains de nuit relevaient de sa charge et de sa responsabilité intégrale, la SNCF avait préféré consacrer ses investissements au développement de la grande vitesse depuis les années 1980

⁵¹ Interview à *France Inter*, 10 mars 2017

⁵² Kennedy M., 2017 in *The Guardian*

⁵³ Kämäräinen K. 2017, in *Le Club de Médiapart*

⁵⁴ Cour des Comptes, 2014 (p.12)

⁵⁵ Cour des Comptes, 2020 (p.194)

PARTIE I : COMPRENDRE

dans un **objectif de rentabilité**, cette activité étant globalement bénéficiaire. Aussi le dernier investissement massif en faveur des trains de nuit était-il la construction d'un nouveau parc de matériel roulant, les voitures Corail, dans les années 1970, devant équiper les liaisons nocturnes. Le renouvellement de ce parc n'était depuis lors pas une priorité pour la compagnie nationale : avec les marges très faibles des trains de nuit, il lui aurait fallu ponctionner plus qu'à l'accoutumée dans les bénéfices de ses branches les plus porteuses pour une activité chroniquement déficitaire.⁵⁶

La signature d'une convention avec l'État n'a pas conduit à remédier à ce désintérêt pour sauver les trains de nuit. Contrairement à ce pourquoi elle avait été conclue, l'État n'a pas été **à la hauteur de son rôle d'AOT** pour les TET de nuit.

Dans son fonctionnement, la convention n'incitait pas l'État à se responsabiliser malgré son nouveau statut : le mécanisme de financement précédemment détaillé n'engageait en réalité que peu d'argent provenant de l'État, de sorte que sa participation aux TET se limitait au paiement de la redevance d'accès au réseau (400 millions d'euros versés *directement* à RFF). En laissant reposer sur la SNCF la charge des TET, qui pouvait être augmentée comme en 2013, l'État n'était donc pas incité à élaborer une stratégie durable pour les trains de nuit avec les investissements nécessaires, ni à assumer la responsabilité financière des conséquences de ses décisions.

Dans la mesure où l'activité de trains de nuit pesait sur la SNCF qui devait ponctionner dans ses propres recettes pour la maintenir, la compagnie n'était pas davantage intéressée à investir dans cette activité déficitaire, y compris de sa propre initiative en l'absence de consigne de l'AOT, et a sans doute pu profiter de la passivité de l'État pour réduire son offre de trains de nuit entre 2011 et 2017 (même si officiellement elle rappelait n'être que l'exécutante contractuelle d'un service dont l'État était juridiquement responsable).⁵⁷

Cette réduction a en outre été accompagnée par des dispositifs visant à **limiter au maximum la visibilité** des trains de nuit auprès des voyageurs : l'activité Intercités de nuit ne disposant par exemple d'aucun budget dédié à la communication promotionnelle de ses trains.⁵⁸

De plus, lorsque l'État a consenti à investir en faveur du réseau TET en 2016 comme le prévoyait la convention, il s'est retrouvé devant le **fait accompli** de l'usure de l'ensemble du parc consécutive à des décennies de sous-investissement et a dû procéder à des **arbitrages** : tous ses efforts financiers ont été tournés vers la rénovation du matériel Corail de jour, sans plan d'investissement pour celui des lignes de nuit, qu'il avait alors prévu de supprimer en majorité. Faute d'anticipation, il aurait été de toute manière très difficile d'acheter un nouveau parc de nuit, au vu des carnets de commande durablement complets des **rares constructeurs** européens de ce type de matériel à cette époque : les constructeurs français, Alstom et Bombardier s'étaient convertis à la construction d'automoteurs et n'étaient plus en capacité de produire des voitures tractées.

L'État aurait même manqué de volontarisme jusqu'à n'avoir pas suffisamment organisé la potentielle reprise des lignes de nuit par son appel à manifestation d'intérêt (AMI) en 2016. L'entreprise Transdev,

⁵⁶ « *la question du renouvellement du matériel roulant circulant sur ces lignes a été différée par la SNCF du fait de la faible ambition que l'entreprise plaçait dans une activité jugée durablement non rentable.* » Cour des Comptes, 2014 (p.52)

⁵⁷ Piguemal M. 2016, in *Libération*

⁵⁸ Voir Annexe « Entretien avec M. Sean Clairin » 2023

PARTIE I : COMPRENDRE

brièvement pressentie pour y répondre positivement, a pointé un certain nombre d'éléments mettant en cause l'État pour justifier son refus de déposer sa candidature : outre le court délai laissé aux opérateurs intéressés pour se manifester (2 mois), l'entreprise déplore le caractère tantôt lacunaire, tantôt incertain, tantôt erroné, des données et informations communiquées sur l'exploitation de ces lignes et les conditions d'accès au réseau⁵⁹. Ces éléments ont été repris par l'*Association Française du Rail*, qui regrette également que l'État n'ait pas prévu d'accompagner les entreprises dans l'achat ou la location de matériel et le transfert de personnel.⁶⁰

Sans aller jusqu'à prouver que l'échec de cet appel était intentionnel, ces éléments révèlent toutefois que l'État s'est retrouvé en difficulté à cause de son durable manque d'anticipation et d'implication dans les TET de nuit (ne pouvant communiquer certaines données de base dont il ne disposait pas lui-même), sans avoir de volonté suffisamment forte pour y remédier en donnant des garanties solides à d'éventuels candidats à la reprise de ces lignes déficitaires.

En poussant plus loin le raisonnement, on pourrait émettre l'hypothèse d'un démantèlement volontaire et prémédité des trains de nuit dès la signature de la convention de 2010 qui était pourtant censée les sauvegarder, en regard de la corrélation entre la réduction de l'offre et la baisse de fréquentation.

On a vu précédemment que les deux phénomènes étaient concomitants : toutefois, est-ce la baisse de fréquentation qui a conduit l'État et la SNCF à réajuster son offre à la baisse continue, comme l'avait affirmé le ministère ? Ou est-ce que cette la fermeture progressive des lignes était un moyen de tirer vers le bas les statistiques de fréquentation de sorte à justifier une réduction toujours plus poussée de l'offre ? Si les deux phénomènes se sont entretenus mutuellement, lequel est la cause originelle de l'autre ?

En l'absence de données ou de document librement consultables, il semble aussi difficile de répondre avec certitude à cette question que de savoir qui de la poule ou de l'œuf est apparu sur Terre en premier.

Si on connaît la position gouvernementale, du point de vue des associations militantes, telles que *Oui au Train de nuit*⁶¹, il ne fait aucun doute que c'est d'abord la réduction de l'offre qui a entraîné une baisse des taux de fréquentation – sur la base de laquelle le Ministère avait fondé son raisonnement – en arguant que les taux d'occupation étaient restés globalement stables (ce qui était avéré (cf *Document 8*)). Ce point de vue était également soutenu en interne à la direction de chez Intercités de nuit.⁶²

Sans fournir de réponse tranchée dans ce mémoire, on remarquera tout de même que la question **restait sensible** pour la SNCF et l'État, en l'absence de communication à ce sujet.

D'un manière générale, s'il n'apparaît pas possible – et pas approprié ici – de prouver que la dégradation jusqu'à la quasi-disparition des Intercités de nuit était préméditée, voulue et planifiée, on peut toutefois relever que, en confrontant tous les éléments soulevés ci-dessus, ni l'État ni SNCF

⁵⁹ Communiqué de presse, Transdev Group, 4 avril 2016

⁶⁰ Communiqué de presse, AFRA, 4 avril 2016

⁶¹ « *La diminution du nombre de voyageurs est induite en premier lieu par la réduction du nombre de trains* » Enquête *Oui au train de nuit 2020* (p.2)

⁶² Voir Annexe « Entretien avec M. Sean Clairin », 2023

PARTIE I : COMPRENDRE

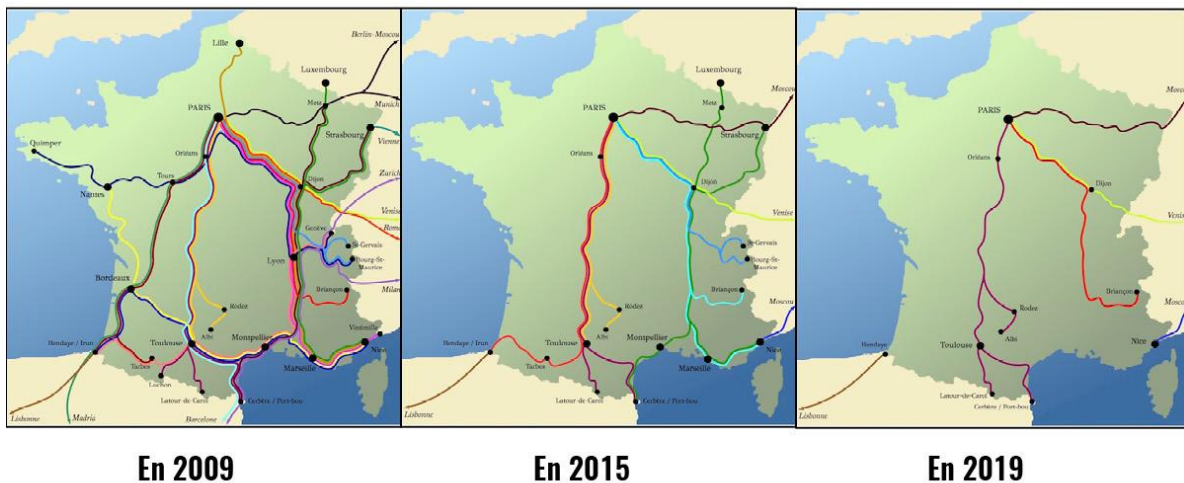
Mobilités n'ont en tout cas réagi à la hauteur des défis posés par la sauvegarde du réseau, tantôt à cause d'un manque de volonté faute d'intérêt manifeste, tantôt à cause d'erreurs stratégiques faute d'anticipation et d'implication. La quasi-évacuation de ce moyen de transport était loin d'être une fatalité, comme la montre la permanence des lignes nocturnes exploitées par d'autres opérateurs.

SOUS-PARTIE 3

Les trains de nuit en dehors du réseau Intercités : permanences et résiliences

Si les Intercités de nuit ont quasiment été tous délaissés en 2016-2017, il ne faut pas pour autant en conclure que le réseau ferroviaire français n'était plus parcouru par aucun train de nuit. Etant donné que la concurrence était autorisée depuis 2009 pour les liaisons classiques internationales en service librement organisé, d'autres compagnies ont pu exploiter des trains sur des liaisons nocturnes transitant par la France pour leur propre compte.

Évolution des lignes de train de nuit



Document 15 : CARTES comparatives de l'évolution de l'ensemble des lignes de trains de nuit domestiques et internationales en France (y compris hors Intercités) de 2009 à 2019

Source : Astier M. 2019 in Reporterre

Commentaires sur le document 15

Les liaisons internationales exploitées par des opérateurs étrangers en 2015 et 2019 :

En **vert pomme** : liaison quotidienne Paris ↔ Venise via Milan par Thello (Italie), fermée en 2021

En **violet** : Paris ↔ Moscou via Berlin, Varsovie et Minsk (*Moscou Express*) par RZD (Russie)

En **bleu marine** : Nice ↔ Moscou (*Riviera Express*) par RZD (Russie)

En **marron** : liaison quotidienne Hendaye ↔ Lisbonne (ex-*Sud Express*) par Renfe-Trenhotel (Espagne), suspendue depuis 2020

PARTIE I : COMPRENDRE

L'un des exemples emblématiques en la matière fut *Thello*, qui exploita à partir de 2011 et 2012 deux liaisons nocturnes : Paris↔Venise (jusqu'en 2020) et Paris↔Rome (arrêtée en 2013).

Thello a été créée en remplacement d'*Artesia*, une filiale commune issue de l'alliance entre les compagnies ferroviaires publiques française (SNCF) et italienne (*Trenitalia*). La compagnie *Artesia*, dissoute en 2011, exploitait des axes entre la France et l'Italie sur trois liaisons :

- Entre Paris Bercy et Rome Termini en voyage nocturne (*via* Dijon, Plaisance, Parme, Bologne et Florence).
- Entre Paris Bercy et Venise Santa-Lucia en voyage nocturne (*via* Dijon Ville, Dole, Milan Centrale, Brescia, Vérone, Vicence et Padoue)
- Entre Paris Gare de Lyon et Milan Centrale en voyage de jour (*via* Lyon Saint-Exupéry, Chambéry–Challes-les-Eaux, Saint-Jean-de-Maurienne, Modane, Bardonnèche, Oulx, Turin Porta-Susa, Vercelli et Novare).

A la suite de la dissolution de l'alliance *Artesia* en 2011, *Thello* avait repris, en service librement organisé, les lignes nocturnes classiques Paris↔Rome et Paris↔Venise via Milan (auxquelles s'était ajoutée une liaison diurne Marseille↔Milan). Elle avait à cette fin racheté le matériel roulant nocturne d'*Artesia*, ce qui ne laissait donc à la SNCF que la possibilité de reprendre la liaison diurne à grande vitesse Paris↔Milan.

Ces deux liaisons nocturnes ont connu des évolutions contrastées.

En partie à cause de la forte concurrence de l'aviation low-cost, la compagnie a décidé de fermer sa liaison Paris↔Rome moins d'un an après sa reprise au vu des taux de fréquentations ne permettant pas la rentabilité.

En revanche, la ligne Paris↔Venise a bénéficié jusqu'en 2020 d'un aller-retour quotidien sur cet axe, desservant Paris et Dijon en France, puis plusieurs villes dans le nord de l'Italie (Milan, Brescia, Vérone, Vicence, Padoue et Venise). Pour assurer ce service nocturne, deux rames et trois locomotives étaient louées à *Akiem* (filiale de la SNCF). À bord, *Thello* a misé sur une montée en gamme du service : les trains ne proposaient que des places en voitures-lits ou en voitures-couchettes – sans possibilité de voyager en places assises – et étaient dotés d'un service de restauration grâce à la présence de voitures-restaurants. Ainsi *Thello* a-t-elle cherché à se démarquer des autres opérateurs ferroviaires – et notamment de la SNCF qui, au contraire, cherchait à faire un maximum d'économies par un service minimaliste. Cette stratégie s'est révélée payante la première année (300 000 passagers transportés, 30 millions d'euros de CA, équilibre économique atteint)⁶³.

Pour autant, *Thello* devait faire face aux **mêmes contraintes** techniques que les Intercités de nuit sur le réseau ferré : l'attribution très tardive par RFF de sillons pour ce nouvel entrant a entravé la bonne commercialisation des trains pour leur lancement (et a fait perdre près de 2 millions d'euros à l'entreprise en 2013)⁶⁴ ; les travaux opérés sur le réseau italien ont conduit à une déviation forcée de l'itinéraire au mois d'août 2012, qui n'a finalement été autorisée que trois semaines avant les dates de circulation (alors que la vente des billets aurait dû être ouverte au moins 4 mois avant)⁶⁵...

⁶³ Gliszczynski F., 2013 in *La Tribune*

⁶⁴ *Ibid.*

⁶⁵ *Ibid.*

PARTIE I : COMPRENDRE

De plus, d'un point de vue national, cette liaison nocturne ne permettait pas d'assurer des dessertes domestiques, telles que définies dans ce mémoire, et n'a pas pu constituer une solution alternative lorsque la SNCF fermait ses lignes nocturnes transversales. Ce handicap ne relevait pas tant d'une impossibilité technique mais d'une interdiction juridique : *Thello* s'était lancé en France avant l'ouverture officielle du marché ferroviaire français à la concurrence pour le transport intérieur, effective depuis 2020 pour les lignes non conventionnées. Cette liaison étant toutefois considérée comme internationale, le cabotage, c'est-à-dire le transport de voyageurs entre deux gares françaises, était autorisé depuis 2009, mais pas automatique. De fait, *Thello* n'a jamais formulé de demande auprès de l'ARAF(ER) pour commercialiser des billets pour les portions de ses trajets situées en France (en l'occurrence entre Paris et Dijon).

La liaison Paris↔Moscou via Berlin, Varsovie et Minsk était opérée par la RZD par train direct depuis décembre 2011, avec plusieurs dessertes sur le territoire français (Metz jusqu'en 2012 ; Strasbourg entre 2012 et 2019 et même Épernay en 2016), les mercredis, samedis et dimanches. Il s'agissait d'un très haut-de-gamme, promu comme un « train-hôtel » doté de couchettes, lits, douches et restaurant. Pour des raisons techniques et sécuritaires, le personnel de bord et la locomotive devaient être de nationalité française sur toute la portion du trajet interne à la France.⁶⁶

Les deux dernières lignes, Hendaye↔Lisbonne et Nice↔Moscou, ne couvraient que des portions très résiduelles du territoire français, mais avaient au moins le mérite, par leur portée transfrontalière, d'être connectées aux lignes du réseau français de longue distance (TGV, Intercités de nuit) qui n'allaient plus au-delà de Hendaye dès 2017 et de Menton dès 2018.

Tous ces exemples montrent que les trains de nuit pouvaient (et peuvent toujours) bien circuler en France en dehors du réseau Intercités de nuit – même sans leur être substituables – en étant toutefois confrontés à certaines difficultés qui ont en partie été la cause du démantèlement de ce dernier (difficultés d'accès au réseau notamment).

CONCLUSION

Fonder les projets d'avenir sur la résolution des erreurs passées

La (réelle) baisse de la fréquentation ou le (réel) déficit en 2016 ne peuvent justifier à eux seuls le premier échec : une partie des voyageurs poussés à désertir le train de nuit formaient une clientèle fidélisée que ce dernier peut reconquérir ; le déficit n'est ni structurel, ni propre au train de nuit en soi, mais lié au modèle d'exploitation choisi.

Le démantèlement tient davantage à des défaillances croissantes d'ordre technique (obsolescence du matériel), systémique (difficultés d'ancrage des trains de nuit dans le réseau ferré à cause des travaux, mécanisme de financement inadapté), et commerciaux (faible visibilité de l'offre). Ni l'État ni la SNCF n'ont traité ces problèmes suffisamment tôt par des financements et des investissements adaptés, faute de coordination, d'anticipation et de volonté politique continue, alors que d'autres compagnies

⁶⁶ Ksiazienicki S. 2016, in *L'Hebdo du vendredi*

PARTIE I : COMPRENDRE

continuaient – tant bien que mal – d’exploiter leurs lignes de nuit en Europe et en France. La résolution de ce dernier point semble être le fondement préalable à toute tentative de relance.

Depuis 2019 justement, et davantage à la suite de la crise sanitaire du Covid-19, la volonté politique au sommet de l’État semble soutenir la reconstitution d’un réseau de lignes de trains de nuit en France, tel qu’il avait pu exister à son âge d’or. Mais cette volonté politique, si tant est qu’elle soit partagée avec SNCF Voyageurs et continue malgré les alternances politiques, peut-elle suffire à la fois rattraper des décennies de procrastination dans la résolution de ces défaillances et constituer un modèle d’exploitation susceptible de redynamiser durablement ce moyen de transport ?

PARTIE II ANALYSER

les motivations et les modalités d'une remise sur les rails depuis 2019

Une relance en trompe-l'œil

INTRODUCTION

Les traductions d'un revirement

Deux ans seulement après les dernières suppressions, les trains de nuit bénéficiaient d'un revirement politique favorable, dont l'écho n'a cessé de se faire entendre jusqu'à présent.

« Traduire » ce revirement spectaculaire revient à s'interroger sur les motivations à faire circuler des trains jugés sans avenir : relèvent-elles simplement de la conjoncture de plusieurs dynamiques bénéfiques au train de nuit – auquel cas la relance ne serait qu'éphémère, tel un phénomène de mode – ou sont-elles inscrites dans un projet politique de long terme ?

Partant, cela conduit nécessairement à entrer dans le détail des modalités de la relance en cours (sources d'inspiration, schémas d'exploitation, stratégies d'optimisation, offre à la clientèle...) selon les objectifs visés et compte tenu des spécificités d'un moyen de transport à part dans le secteur ferroviaire : s'agit-il d'un simple rétropédalage ou d'un tournant vers l'avenir avec éléments d'innovation témoignant d'une réelle (et réalisable) ambition pour ces trains rescapés ?

Pour répondre à cette double interrogation, on détaillera le(s) projet(s) de relance – et ses sources d'inspirations éventuelles – que l'on confrontera à des éléments révélés par une double expérience de terrain : l'une en immersion à bord d'Intercités de nuit, l'autre dans le cadre d'une tournée terrain au technicentre de Paris Austerlitz. On les comparera avec d'autres modèles européens pour en évaluer la teneur et l'attractivité.

SOUS-PARTIE 1 : Une relance opportune dans un contexte conjoncturellement favorable

A. CRISES ET ALTERNANCE POLITIQUE : LES TRAINS DE NUIT DE NOUVEAU AU CENTRE DES STRATÉGIES GOUVERNEMENTALES EN MATIÈRE DE TRANSPORT

1. Un renouvellement du ministère... et de la volonté politique
2. D'une crise à l'autre : le train de nuit comme nouveau paradigme des mobilités longue distance ?
3. Ébauche d'un projet de relance domestique ambitieux et optimisé

B. UNE DYNAMIQUE EUROPÉENNE ENTRAÎNANTE : L'EXEMPLE DE L'AUTRICHE (2016-2023)

SOUS-PARTIE 2 : Un moyen de transport aux missions essentielles mais aux contraintes réelles

A. DES ATOUTS CERTAINS POUR RÉPONDRE À DES MISSIONS ESSENTIELLES

B. MAIS AUSSI DES CONTRAINTES FORTES QUI PÈSENT SUR SA COMPÉTITIVITÉ

1. L'exploitation technique d'un matériel roulant quasi-monofonctionnel
2. L'exploitation commerciale d'un train à caractère hôtelier
3. L'insertion entravée dans le réseau ferroviaire en période nocturne

C. QUELLES CLIENTÈLES POUR LES TRAINS DE NUIT EN FRANCE ? APPROCHE STATISTIQUE

1. Tentative de caractérisation des voyageurs en Intercités de nuit
2. Dans quelles mesures le train de nuit peut-il élargir sa clientèle ?

SOUS-PARTIE 3 : La mise en place du projet de relance, des annonces aux premiers résultats : simple retour en arrière ou éléments d'innovation ?

A. ÉTAT DES LIEUX DU RÉSEAU DOMESTIQUE RÉSIDUEL ENTRE 2017 ET 2022

B. LA CONCRÉTISATION DE LA RELANCE

1. Une amorce par deux restaurations de lignes
2. La préparation du matériel nécessaire et l'offre à bord et en gare : une remise à neuf avec de l'ancien ?
3. L'exploitation opérationnelle des lignes relancées : mutualisation des moyens matériels et centralisation de la logistique
4. Le bilan provisoire en 2023 : des résultats encourageants malgré une remise sur les rails plutôt laborieuse

C. SUR LA MÊME LANCÉE... DES LIGNES PROCHAINEMENT RELANCÉES

SOUS-PARTIE 1

Une relance opportune dans un contexte conjoncturellement favorable

A. CRISES ET ALTERNANCE POLITIQUE : LE TRAIN DE NUIT DE NOUVEAU AU CENTRE DES STRATÉGIES GOUVERNEMENTALES DE TRANSPORT1. Un renouvellement du ministère... et de la volonté politique

L'année 2017 marque une **alternance politique** avec l'élection d'Emmanuel Macron à la Présidence de la République et la nomination d'Édouard Philippe à la tête du Gouvernement. Avec lui, les cabinets associés au ministère des Transports sont renouvelés : rattachée au ministre de la Transition écologique et solidaire (dirigé par Nicolas Hulot puis François de Rugy), Élisabeth Borne remplace Alain Vidalies sous le titre de Ministre chargée des Transports.⁶⁷

Elle affiche une certaine **volonté politique** en faveur des trains de nuit, alors que la quasi-totalité d'entre eux venait tout juste d'être supprimé. Au terme d'un déplacement en septembre 2018 dans les Hautes-Alpes, qu'elle avait effectué pour l'occasion à bord d'un Intercités de nuit⁶⁸, elle dit « *partager l'attachement pour les trains de nuit* » et les reconnaît comme « *une solution d'accessibilité des territoires et un atout pour leur développement touristique et économique* »⁶⁹. Dans la foulée, elle confirme le **maintien** des deux lignes TET de nuit encore en activité (Paris↔Briançon et Paris↔Toulouse/Rodez/Latour de Carol) et le financement par l'État de la rénovation de leur matériel roulant pour un montant estimé à 30 millions d'euros⁷⁰ afin de prolonger leur durée de vie d'une décennie. Outre l'impératif de sécuriser les voitures, l'objectif annoncé était de les adapter aux standards de confort contemporains : remplacement des couchettes, installation du WIFI et de prises électriques et réfection des sanitaires. Dans la continuité de cet engagement, elle annonce la **prolongation** d'une année de la convention TET avec SNCF Mobilités, censée expirer en 2020⁷¹. Le Ministère assure par ailleurs négocier avec la Région Occitanie pour continuer la desserte de Perpignan et Cerbère/Portbou depuis Toulouse jusques et au-delà de 2020.⁷²

Cet effort financier peut sembler toutefois **modeste** en comparaison des montants accordés pour les rénovations du matériel roulant des TET de jour : en avril 2019, à l'occasion de l'inauguration de 9 rames neuves sur le Toulouse↔Hendaye (qui ont représenté un investissement de 100 millions d'euros), Élisabeth Borne en déplacement à Pau promettait 3,7 milliards d'euros d'argent public pour le remplacement du matériel de l'intégralité des lignes Intercités de jour.⁷³

⁶⁷ Voir Annexe « CHRONOLOGIE des ministres des Transports et des présidents de la SNCF »

⁶⁸ « Ligne Paris – Briançon : Élisabeth Borne, la ministre des Transports, promet le maintien du train de nuit » in *Le Dauphiné Libéré*, 2018

⁶⁹ Compte Twitter Élisabeth Borne, 22 septembre 2018

⁷⁰ Entre février 2021 et avril 2023, 71 voitures affectées à ces lignes ont été rénovées pour un montant de 52 millions d'euros financés par l'État (dont 42,5% dans le cadre du plan de relance)

⁷¹ Page officielle du Ministère de la Transition écologique, rubrique « Train de nuit »

⁷² Ce qui a finalement été accepté

⁷³ Sacristan P., 2019, in *La Semaine des Pyrénées*

PARTIE II : ANALYSER

Côté infrastructures, des **travaux** étaient spécialement lancés sur des voies nécessitant une modernisation afin de garantir la circulation de ces trains de nuit : 74 millions d'euros ont été investis dans des travaux de modernisation sur la ligne Veynes – Briançon, initialement destinée à la fermeture. Le chantier, qui a duré 9 mois entre mars et décembre 2021, a permis de remplacer plusieurs dizaines de kilomètres de rails défectueux, mais il a également entraîné, durant plusieurs weekends, des interruptions de circulation du train de nuit auquel s'est substitué un autocar.⁷⁴

Ce revirement politique ne semblait être qu'une garantie de la part de l'État pour **honorer son engagement** à maintenir ces deux lignes par de nouveaux investissements. Elle s'est finalement révélée être une amorce dans la volonté de reconstituer un réseau de trains de nuit, subitement amplifiée par la crise sanitaire du COVID-19.

2. D'une crise à l'autre : le train de nuit comme nouveau paradigme des mobilités longue distance ?

L'imprévisible crise sanitaire de 2019-2022 a eu des **conséquences paradoxales** pour les trains de nuit.

Les confinements successifs, la fermeture des frontières, la restriction des périmètres de déplacement autorisés, les couvre-feu nocturnes, les attestations dérogatoires sur l'honneur, l'obligation du port du masque, du passe sanitaire et de la « distanciation sociale » ont d'autant plus entravé les mobilités des territoires desservis par le train de nuit que ces mesures ont été assorties d'une suspension totale des lignes de nuit domestiques entre mars et juillet 2020. Leur réouverture pour la saison estivale de 2020 n'allait pas de soi : alors que la ligne Paris ↔ Rodez était desservie quotidiennement avant la crise sanitaire, le train ne circulait plus que les weekends, faute d'agent en semaine en gare de Brive pour (dé)coupler les 4 voitures de la rame allant de Rodez vers Toulouse, au grand dam des élus locaux.⁷⁵ De plus, certains services, comme la restauration à bord, ont été suspendus, avant d'être rétablis progressivement jusqu'en février 2022.

La crise sanitaire a également entraîné la suspension des quatre lignes internationales au départ de la France, dont trois ont été définitivement supprimées.

D'un autre côté, c'est **l'ensemble du secteur des transports de personnes** qui a été pénalisé par ces restrictions et la baisse de fréquentation. Les trains de jour (à vitesse classique ou à grande vitesse) ont subi des adaptations à la baisse de leur plan de transport jusqu'à la fin 2022 ; le secteur aérien a été privé d'une grande partie de sa clientèle professionnelle pour ses liaisons domestiques du fait de la généralisation du télétravail et du remplacement d'un grand nombre de réunions par des téléconférences.

De plus, cette crise est à mettre en perspective avec la prise de conscience toujours plus diffuse de **l'impact des mobilités contemporaines sur l'environnement**, alors que leur nombre était en croissance exponentielle avant la pandémie. Les émissions de CO2 contribuant à l'effet de serre et les rejets de

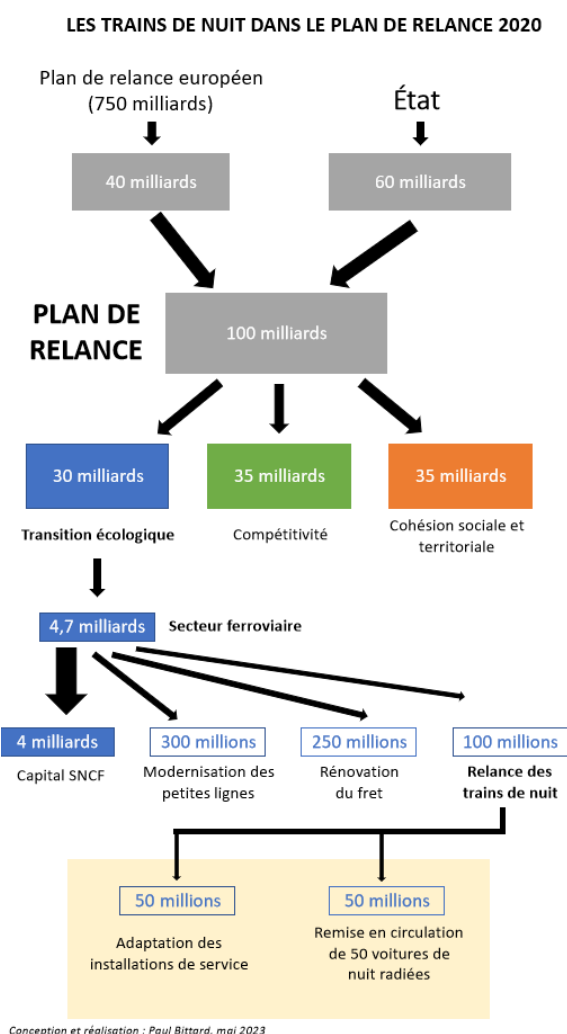
⁷⁴ Question orale n°17175 au Sénat de M. Jean-Michel Arnaud du 10 juin 2021 « Modalité de fonctionnement de la ligne de train Paris-Briançon », repérée à senat.fr

⁷⁵ « Le train de nuit direct Rodez – Paris à nouveau fragilisé » 2020, in *Actu Lot*

PARTIE II : ANALYSER

particules fines, induites par des moyens de transport majoritaires dans la part modale des déplacements comme l'automobile ou l'avion, constituent des enjeux majeurs de préservation de l'écosystème et de la santé publique. De cette conscientisation a par exemple émergé le concept de « flygskam » (la « honte de l'avion »). Elle a également été reconnue politiquement. Reprenant l'objectif fixé par l'Union européenne d'atteindre la neutralité carbone en 2050, le Gouvernement a inscrit dans la loi son ambition de réduire les émissions de gaz à effet de serre de la France, ce qui passe par une transition modale des mobilités. Concrètement cela s'est traduit dans la loi « Climat et Résilience » par l'interdiction des vols intérieurs quand il existe une alternative en train de moins de 2h30, bien que les effets de son application restent dérisoires (l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle bénéficiant par exemple d'un régime dérogatoire)⁷⁶.

Ce contexte macro **recompose de fait la concurrence entre les modes** de transport, ce qui semble être une opportunité inédite et prometteuse de promouvoir et redynamiser les trains de nuit pour générer un report modal en leur faveur depuis les modes concurrents.



Document 16 : SCHÉMA de la part des fonds du plan *France relance 2020* attribuée à la relance des lignes de nuit

Conception et réalisation : Paul Bittard, mai 2023, d'après les données de la Chambre de Commerce et de l'Industrie

⁷⁶ Maleysson F. 2023 in *UFC Que choisir*

PARTIE II : ANALYSER

Cette opportunité a été officiellement saisie au plus haut sommet de l'État par le Président de la République dans sa traditionnelle interview du 14 juillet 2020 : « *On va redévelopper les trains de nuit, parce que ça permet de faire des économies et ça permet de réduire nos émissions de CO2* ».

De son côté, le nouveau Ministre délégué aux Transports Jean-Baptiste Djebbari (nommé en 2019) affiche lui aussi publiquement optimisme et enthousiasme pour le train de nuit, qu'il promeut abondamment par l'intermédiaire de son compte *TikTok*.

Dans cette dynamique, l'État **promet un investissement de 100 millions d'euros** dans le cadre du Plan de relance post-covid dévoilé en septembre 2020, pour la réouverture des lignes Paris↔Nice et Paris↔Tarbes, en attendant de dévoiler une stratégie plus globale (*cf Document 16*).

3. Ébauche d'un projet de relance domestique ambitieux et optimisé

Une étude est alors commandée en ce sens à la DGITM pour déterminer les liaisons pertinentes et les besoins de matériel adéquat. Celle-ci rend ses conclusions dans un rapport de 2021⁷⁷.

Il s'agit de proposer un réseau de relations points à points, structurées autour de quelques corridors ferroviaires en quadrilatère ralliant plusieurs grands bassins de population et d'activités :

- Paris – Orléans – Limoges – Toulouse
- Bordeaux – Toulouse – Montpellier – Marseille
- Dijon – Lyon – Marseille
- Paris – Orléans – Tours – Bordeaux

Ce schéma offrait la possibilité **d'exploiter conjointement** sur ces corridors plusieurs trains à destinations/origines différentes, tout en évitant une centralisation trop grande du réseau qui aurait nui à sa **connexité*** et sa **connectivité***. Le parcours devait être effectué en une durée nocturne suffisante pour garantir le sommeil, et offrir des connexions vers des aires de chalandises plus larges à leurs extrémités (avec ou sans rupture de charge).

Si le nombre relativement important de lignes proposées (33 lignes intérieures) devait mobiliser un matériel volumineux, susceptible à la fois d'amortir les coûts fixes d'exploitation et d'intéresser les éventuels constructeurs, la possibilité de **moduler les dessertes** n'en était pas moins garantie.

Par ces corridors structurants transiteraient des liaisons domestiques et internationales, transversales et radiales, quotidiennes ou saisonnières, pour former un réseau maillé fortement connexe, connecté à d'autres réseaux dans des nœuds **intermodaux*** offrant un large choix de correspondances et une aire de chalandise étendue. L'étude prévoyait en outre la possibilité **d'adapter le plan de transport** selon les jours et les saisons de circulation (notamment pour les dessertes les plus touristiques comme les littoraux ou les montagnes) afin d'ajuster l'offre et la capacité du matériel en fonction de la variation de la demande en période de vacances – d'autant que, comme on va le montrer, la majorité des voyages en train de nuit le sont pour motifs personnels et de loisirs.

⁷⁷ Étude du développement de nouvelles lignes de trains d'équilibre du territoire (TET) ; DGITM, Mai 2021 (p.45 à 92)

PARTIE II : ANALYSER

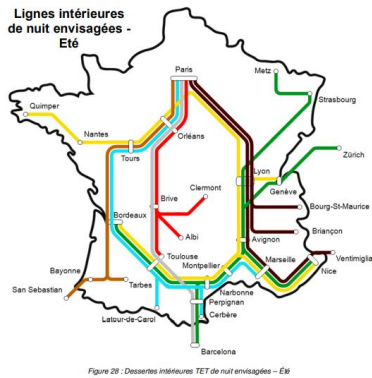


Figure 28 : Dessertes intérieures TET de nuit envisagées - Été



Figure 29 : Dessertes intérieures TET de nuit envisagées - Hiver

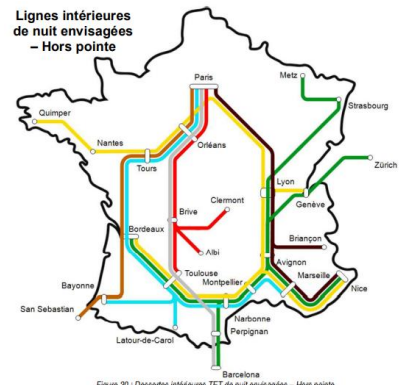


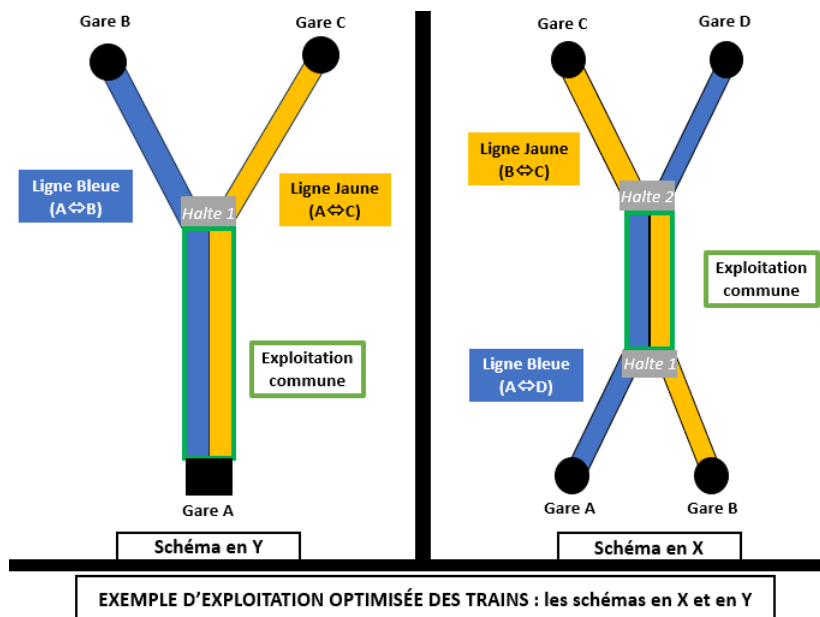
Figure 30 : Dessertes intérieures TET de nuit envisagées - Hors pointe

Document 17 : CARTES du projet de la DGITM de réseau de train de nuit domestique à fréquence saisonnière

Source : DGITM, 2021 (p.59 à 61)

Le schéma d'exploitation retenu s'organisait dans une **logique de hub and spokes** (selon un schéma en X ou en Y) (cf Document 18) : cette technique permet non seulement de massifier les flux et de remplir les trains au maximum, mais également de concentrer les opérations de maintenance dans un atelier principal unique ce qui optimise et réduit les coûts de production industrielle des trains.

Pour ce faire, il était envisagé d'assembler en un même train (de 3 à 16 voitures maximum) des coupons indéformables de 3 ou 4 voitures, en fonction des destinations et des prévisions de fréquentation. À cette fin, la rame tractée était jugée la plus pratique : le (dé)couplage des voitures y est aisé pour dimensionner au mieux les trains et proposer les aménagements les plus adéquats (voitures de sièges inclinables, voitures lits, etc.). Par ailleurs, une rame tractée par une locomotive s'avère plus économique qu'une automotrice et plus adaptée aux portions de lignes non électrifiées (comme Brive-Rodez ou Valence-Briançon). Ce modèle est d'ailleurs compatible avec des voitures Corail et de (potentiels) nouveaux matériels.



Document 18 : GRAPHE des schémas d'exploitation optimisée des trains en X et en Y

Conception et réalisation : Paul Bittard, juillet 2023

PARTIE II : ANALYSER

À propos du matériel roulant, l'étude suggérait de ne pas attendre la livraison de matériel neuf pour démarrer de nouvelles lignes, mais d'utiliser les **voitures Corail de nuit existantes** en France et de rénover celles dont l'état technique le permettait. Elle misait également sur la polyvalence du matériel, en mobilisant, pour l'offre la plus économique, des voitures Corail de jour de places assises (rendues disponibles par une hypothétique commande de matériel nouveau pour les TET de jour).

Les tableaux ci-dessous compilent les coûts et le volume de parc pour le nombre total de lignes envisagées, en tenant compte de l'exploitation conjointe de plusieurs voitures à destinations multiples.

		Voitures				Locomotives
		Places assises	Couchettes	Lits	Restaurant	
NOMBRE	Domestique	345				32 électriques 10 à traction autonome (diesel)
	International	255				18 électriques
	Total	183	239	156	16	60

		Voitures	Locomotives
PRIX	Par unité	Simple (200 km/h) : 2/2,5 M€ Simple (230 km/h) : +10%/15% Pilote : 3/3,5 M€	Électrique : 4,6 M€ (200 km/h) Électrique interopérable* : 4,9 M€ Diesel : 3,5 M€

Document 19 : TABLEAUX récapitulatifs des besoins en matériel roulant pour le projet de la DGITM
Conception et réalisation : Paul Bittard, mai 2023, d'après les données de la DGITM, 2021 (p.79 à 80)

Enfin, d'un point de vue financier, il était préconisé de faire le **distinguo** entre les lignes susceptibles d'être à l'équilibre, voire bénéficiaires – et pouvaient donc être ouvertes à la concurrence et exploitées en SLO ; et celles durablement déficitaires à exploiter avec le concours d'une autorité publique dans le cadre d'une **DSP***.

La volonté politique nouvellement exprimée en faveur du train de nuit visant à reconstituer un réseau de cette ampleur s'inscrit dans une dynamique similaire à l'échelle européenne, impulsée notamment depuis et par l'Autriche et ses fameux *Nightjet*.

B. UNE DYNAMIQUE EUROPÉENNE ENTRAÎNANTE : L'EXEMPLE DE L'AUTRICHE (2016-2023)

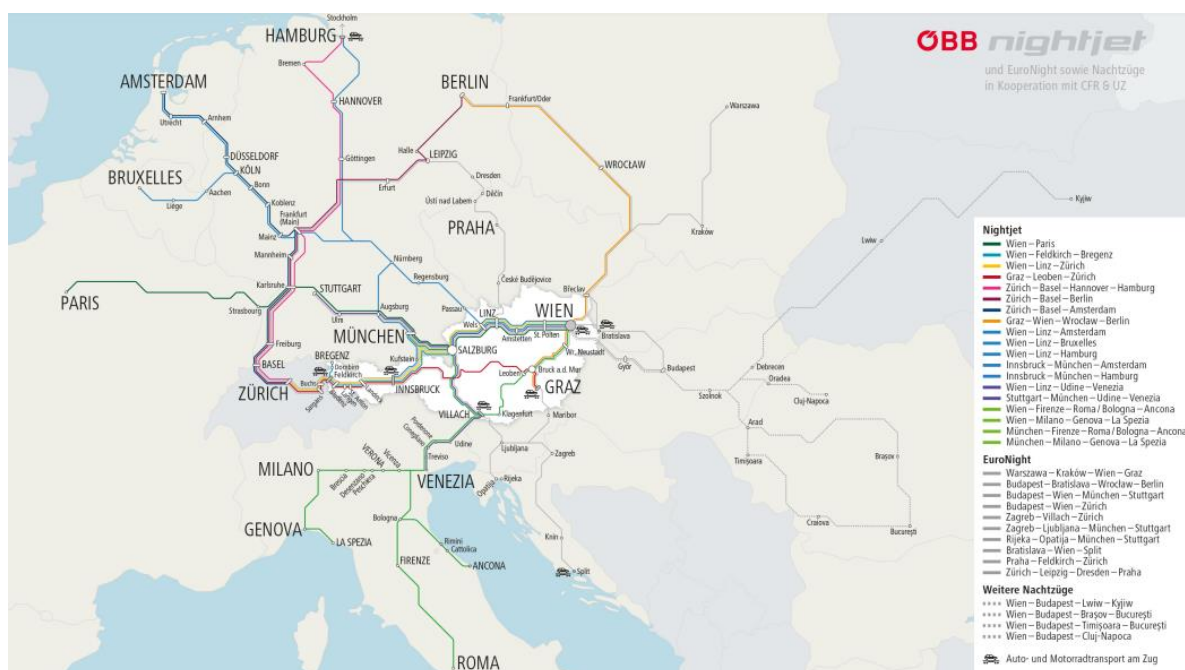
L'aventure *Nightjet* est d'abord l'histoire d'une **opportunité habilement saisie** par les Chemins de fer fédéraux autrichiens (en allemand : *Österreichische Bundesbahnen* ou ÖBB), qui ont décidé de reprendre l'exploitation d'un certain nombre de lignes de nuit en Allemagne, opérées par la compagnie publique Deutsche Bahn (DB), au moment même où cette dernière décidait de se retirer intégralement de cette activité en décembre 2016.

PARTIE II : ANALYSE

Loin de toute considération « noctoferroviphile », les motivations de ÖBB étaient avant tout **stratégiques** : en tant que compagnie relativement modeste par rapport à d'autres opérateurs nationaux comme la DB ou la SNCF, la compagnie autrichienne considérait alors le train de nuit comme un tremplin à partir duquel elle pouvait s'imposer sur le marché ferroviaire européen en tant que référence incontestée sur un produit à la fois particulier et disponible, ainsi que l'expliquait le dirigeant de ÖBB de l'époque, Kurt Bauer.⁷⁸ Le pari était d'autant moins risqué qu'il misait sur le rachat du matériel roulant de la DB et sur la reprise partielle d'un réseau qui, contrairement aux arguments avancés par la DB, apparaissait financièrement prometteur.

Une nouvelle marque était alors créée pour accompagner l'extension du réseau des trains de nuit d'ÖBB : *Nightjet*.

Sept ans plus tard, les *Nightjet* se sont implantés dans toute l'Europe centrale et jusqu'en France (en association avec la SNCF), en Italie et au Danemark, parcourant ainsi la partie la plus dense du réseau ferroviaire européen, structurée par des métropoles européennes (Milan, Munich, Francfort, Düsseldorf, Bruxelles, etc.) (cf Document 20). Le réseau constitué apparaît connexe et centralisé autour de quelques nœuds ferroviaires, au premier rang desquels figure le *hub* de la compagnie : Vienne.



Document 20 : CARTE du réseau ÖBB Nightjet en 2023

Source : Site Internet ÖBB Nightjet ([nightjet.com Destinations](https://www.nightjet.com))

URL : <https://www.nightjet.com/fr/dam/jcr:6a8041cb-0131-4ad3-84fd-25154548e5dd/nightjet-streckennetz.pdf>

Le grand atout des *Nightjet*, au fondement de leur réputation, est de concilier à la fois plusieurs **classes** de voyages (5 au total), une gamme complète de services associés (dont le petit-déjeuner) – d'autant plus indispensable du fait de la longueur des trajets – un niveau de **confort** rarement égalé en Europe pour des trains s'adressant à un grand public (cabines dotées de lits et des sanitaires privés), avec un large éventail de **prix** (de 29€ à 351€ l'aller simple sur le site de vente de ÖBB). L'objectif étant de s'adresser à toutes les clientèles, des plus exigeantes aux plus économes, en leur donnant la possibilité de **personnaliser** leur voyage et de moduler l'offre en conséquence grâce à un grand nombre de produits proposés (cf Document 21 et 22).

⁷⁸ Schirmer S., 2017, in *Die Zeit*

PARTIE II : ANALYSER

		COMPARTIMENTS			CABINES		
		PLACES ASSISES	COUCHETTES		LITS		
			6 couchettes	4 couchettes	Standard	De Luxe	
ÉQUIPEMENTS	Lavabo	OUI (communs)			OUI (privé)	OUI (privés)	
	Toilettes				OUI (communes)		
	Douche	NON					
	Verrou intérieur	NON	OUI				
	Verrou extérieur	NON			OUI		
	Interphone				OUI		
SERVICES INCLUS	Petit-déjeuner	NON	OUI standard (sans boisson chaude)		OUI à la carte (avec boisson chaude)		
	Service à la place		OUI				
	Couvertures, draps oreillers		OUI				
	Serviette, gel douche, kit sommeil	NON			OUI		
	Boisson et coffret de bienvenue						
	Collation du soir						
	Réveil à l'heure souhaitée						
SERVICES EN OPTION	Dîner et snack*	OUI (menu à bord)					
	Compartment...	...privé	OUI (dès 3* à 6 pax)	OUI (5 pax* ou 6 pax)	NON	OUI (Single*, Double* ou Triple)	
		...privé Comfort	NON		OUI (3 pax* ou 4 pax)	NON	
		... réservé aux femmes	NON	OUI			
		... réservé aux fauteuils roulants	NON			OUI (Double) ¹	

*services optionnels payants

¹services de la cabine *De Luxe* en supplément

Document 21 : TABLEAU récapitulatif des classes de voyages et services à bord des *Nightjet*

Source : Site Internet OBB Nightjet (*nightjet.com*, Catégories de confort) (consulté le 20 mai 2023)

URL : <https://www.nightjet.com/fr/komfortkategorien>

PARTIE II : ANALYSER



Document 22 : PHOTOGRAPHIES d'une voitures ÖBB Nightjet et les aménagements proposés

Source : site de la compagnie nightjet.com et unsereobb.at

A gauche : vue d'une cabine lits (2 personnes) Standard ou Deluxe, avec un petit « salon » privatif.

Source : « Die Nightjets der Neuen Generation : Ein erster Blick in die Zukunft » 2019 in *Unsere ÖBB*

En haut à droite : vue extérieure d'une voiture Nightjet

Source : Site Internet ÖBB Nightjet (nightjet.com, Réservations) (consulté le 13 juillet 2023)

URL : <https://www.nightjet.com/fr/buchung/tarifinformationen/allgemein>

En bas à droite : vue d'un compartiment 4 couchettes à bord

Source : « Die Nightjets der Neuen Generation : Ein erster Blick in die Zukunft » 2019 in *Unsere ÖBB*

Cette stratégie a fini par s'avérer payante : en 2017, la fréquentation atteignait 1,4 million de voyageurs (soit la totalité de la clientèle espérée, qui représente alors 15% à 20% du chiffre d'affaires de ÖBB⁷⁹) ; et jusqu'à 1,6 million en 2018⁸⁰.

À fin de l'année 2019, Andreas Matthä, le directeur d'ÖBB d'alors, annonçait que la fréquentation avait, cette année-là, augmenté sur certaines lignes (+20% entre Vienne et Zurich et +10% entre Berlin et Zurich pour 200 000 voyageurs par an), avec un bilan financier globalement rentable, bien que la compagnie communique peu à ce sujet.⁸¹

Plusieurs **facteurs de réussite** peuvent être identifiés, dont certains relèvent de particularités juridiques, géographiques et systémiques propres à l'Autriche et à sa compagnie ÖBB.

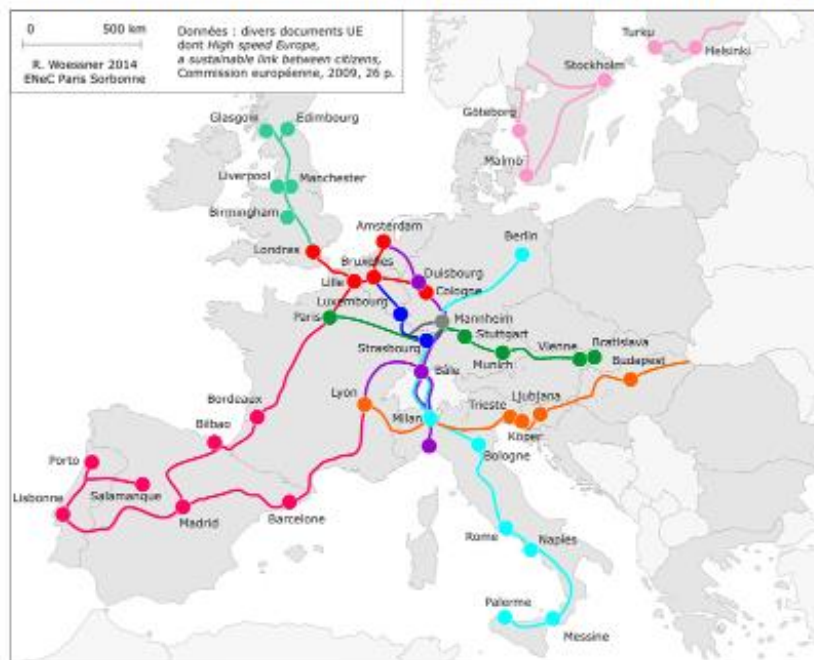
D'une part, l'Autriche et l'Europe centrale constituent d'abord un cadre assez favorable pour y exploiter des trains de nuit : dans cette région, relativement à l'écart de la mégapole européenne, et qui ne sera peut-être **jamais desservie par la grande vitesse** (cf Document 23), le train de nuit constitue une alternative pertinente pour amortir la longueur des trajets induite par la vitesse moindre, en conciliant le confort à bord et l'économie d'un voyage de jour.

⁷⁹ Reportage RTS, 2019 (11'5)

⁸⁰ de Kemmeter F., 2019, in *Médiasrail*

⁸¹ de Kemmeter F. 2022, in *Le Rail*

Les corridors HSR soutenus par l'Union européenne



Document 23 : CARTE de 2009 des projets de lignes à grande vitesse subventionnés par l'Union Européenne

Source : Woessner R. 2014 in *Géo-confluences*

Commentaire sur le document 23

HSR : *High Speed Railways* ou Ligne à grande vitesse

Depuis 2009, certaines de ces lignes ont été inaugurées (la LGV Paris-Bordeaux en 2017 par exemple). Malgré tout, l'Europe centrale et orientale restera assez à la marge du réseau à grande vitesse européen.

D'autre part, la **gare de Vienne Hauptbahnhof** – nœud central du réseau *Nightjet* – apparaissait dimensionnée et propice à l'absorption de flux de trains supplémentaires générés par cette nouvelle activité : inaugurée seulement en 2012, elle avait été conçue pour devenir le point de convergence de l'ensemble des trains de grandes lignes de ÖBB, et disposait ainsi d'une réserve d'accueil conséquente pour l'augmentation de trafic.⁸² Les passagers des voitures-lits (et des autres voitures moyennant un supplément) ont d'ailleurs accès à l'ensemble des salons de la gare de Vienne Hauptbahnhof, et des autres gares autrichiennes, avec leurs avantages.

Si l'aventure *Nightjet* semblait opportuniste de prime abord, il ne faut pas pour autant en déduire qu'elle était improvisée.

Pour la reprise d'une partie du réseau allemand – qui doublait de fait le réseau grandes lignes nocturnes des chemins de fer autrichiens – la compagnie avait dimensionné son matériel roulant et à moindre frais : en plus de son propre parc existant (59 voitures-couchettes, 10 voitures-lits et 63 voitures-places assises), il a suffi à ÖBB d'investir 40 millions d'euros pour racheter le matériel roulant nocturne de la DB, soit 15 voitures-couchettes et 42 voitures-lits afin de combler ses manques (en voitures-lits notamment) et de peindre le tout aux couleurs de la livrée propre à la marque *Nightjet*.⁸³ En prévision

⁸² Davies Gleave S. & TRASPOL, 2017 (p.142)

⁸³ de Kemmeter F. (date inconnue), in *Médiasrail*

PARTIE II : ANALYSER

de l'extension de son réseau en Europe de l'Ouest, elle a fait preuve d'**anticipation pour accroître son matériel roulant** en conséquence. En 2017, un appel d'offres était lancé pour la construction entre autres de 13 rames de nuit, aptes à circuler à 200 km/h), remporté par Siemens avec son usine située à Vienne. Fort de cette première expérience réussie, Siemens reçut une deuxième commande pour la construction de 20 rames de nuit (composées chacune de deux voitures-lits, deux voitures-couchettes et deux voitures-places assises) de type *Viaggio*, construites exclusivement dans l'usine de Graz. Au terme de ces deux commandes, le parc passait alors de 189 à 231 voitures, toutes *made in Austria*.⁸⁴ Les *Nightjet* ont aussi fait l'objet d'une **campagne promotionnelle** retentissante destinée à en faire un produit unique clairement identifiable, avec le soutien évident de la direction : des couleurs fortes et immédiatement reconnaissables (bleu nuit et rouge) ; le logo *Nightjet* clairement affiché sur les voitures, mis en avant par rapport à *ÖBB* ; des *goodies* à l'effigie de la marque offerts à bord ; un site Internet de présentation et de réservation exclusivement dédié, interactif et traduit en 5 langues ; l'inauguration par Andreas Matthä en personne des nouvelles lignes dans les terminus desservis (Paris, Bruxelles, Amsterdam...).⁸⁵

Un autre mot d'ordre d'ÖBB pour rentabiliser ses *Nightjet* a consisté en la **minimalisation des coûts d'exploitation**, rendue d'autant plus nécessaire que ces trains sont exploités en service strictement commercial, sur les fonds propres et aux risques et périls de la compagnie (même si celle-ci appartient entièrement à l'État autrichien).

Cela se traduit par une **gestion optimisée du personnel roulant** dans les pays où c'est possible, au moyen, d'abord, de la **sous-traitance**. En Allemagne et en Autriche, le personnel roulant, y compris le chef de bord, ne relève ni de la ÖBB ni de la DB, mais de la société prestataire *Newrest* : le *Zugführer* supervise le bon déroulement du voyage (contrôle et vente des billets, attelage des rames, approvisionnement, formalités, etc.) tandis que les *Housekeepers* assurent les services dans les voitures-couchettes et lits (service de petit-déjeuner, vente de nourriture et boissons, nettoyage intérieur, aménagement des cabines, etc.).⁸⁶

D'autre part, ÖBB privilégie une **exploitation combinée des rames** en fonction des destinations pour éviter des doublages de locomotives et personnel de conduite : la technique des « coupons » (équivalent des tranches) permet de coupler selon un schéma en X ou en Y deux trains d'origines et de destinations diverses. Ainsi le Zürich ↔ Graz et le Munich ↔ Budapest sont-ils attelés en une seule rame entre Vienne et Salzbourg, tandis que le Zürich ↔ Hambourg et le Zürich ↔ Berlin sont exploités conjointement jusqu'à la gare de triage de Hildelsheim près de Hanovre (*cf Document 24*) – ces manœuvres de nuit permettant du même coup d'allonger le temps de voyage et donc de sommeil des passagers.

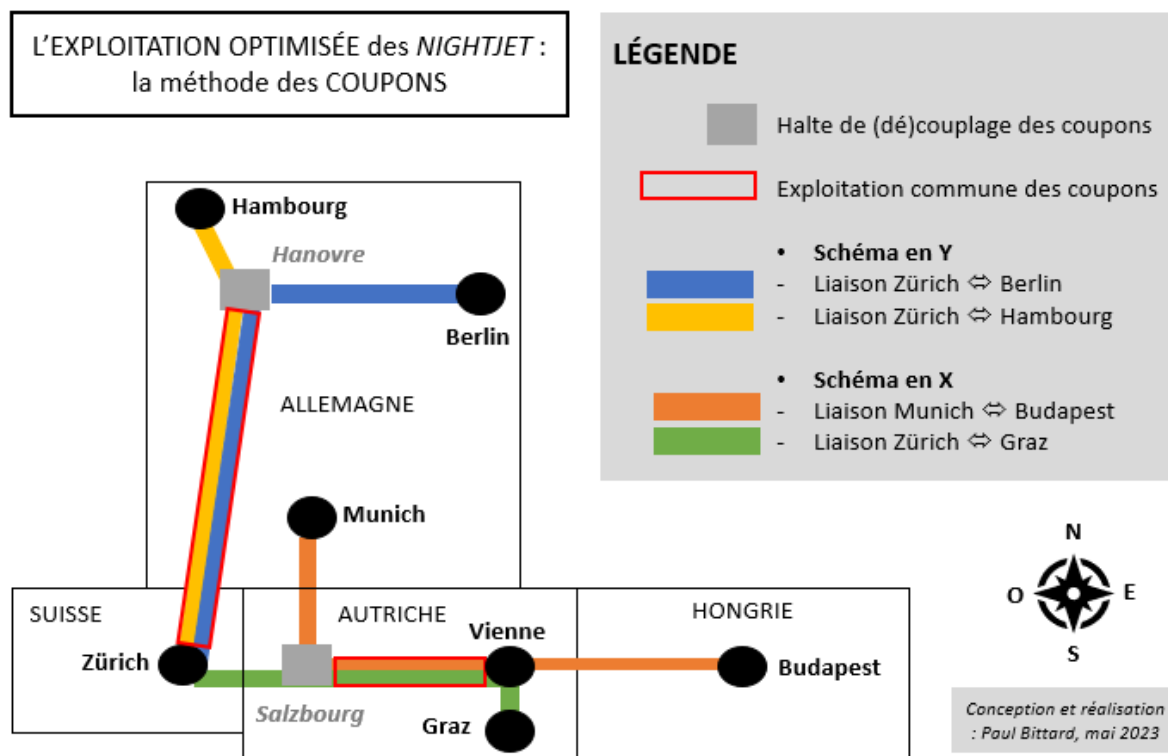
Cette technique n'est pas propre à l'Autriche (la France la pratique également pour ses liaisons nocturnes, toutes convergentes vers Paris) mais ÖBB a généralisé cette technique dès lors que deux trains de nuit, qu'ils aient ou non les mêmes points d'origine et de destination, empruntent – ne serait-ce que sur une portion faible du trajet total – la même voie.

⁸⁴ de Kemmeter F. (date inconnue), in *Médiasrail*

⁸⁵ *Ibid.*

⁸⁶ Voir Annexe « Entretien avec M. Frédéric de Kemmeter »

PARTIE II : ANALYSER



Document 24 : GRAPHE sur l'exploitation optimisée des *Nightjet* par la technique des coupons

Conception et réalisation : Paul Bittard, mai 2023

Enfin, ÖBB, qui est une entreprise publique, bénéficie du **soutien de l'État autrichien** dans son aventure *Nightjet*. L'argent investi pour le rachat du matériel allemand et la commande d'un matériel neuf est d'abord celui de l'État. Ensuite, même si ces trains sont exploités en service commercial, sans aide financière, avec une tarification fondée sur le principe du *yield management* pour atteindre la rentabilité économique, l'État autrichien verse une « subvention » – une somme fixe au prix de base du marché – pour les portions domestiques des liaisons *Nightjet* en places assises⁸⁷. Cette participation financière confirme que les *Nightjet* contribuent à une mission de service public de transport, en parfaite complémentarité avec les autres trains de jour régionaux, et à moindre frais pour l'État. Elle permet aussi de compenser les déficits des *Nightjet* dans les portions intérieures en places assises, car ces derniers subissent plus fortement la concurrence d'autres moyens de transport comme l'autocar ou les trains de jour. Ces trains de nuit constituent enfin un formidable outil de *soft power* pour l'État autrichien, qui profite de la renommée de ce produit dont ÖBB s'affiche en leader, et qu'il a donc d'autant plus intérêt à soutenir.

Ces facteurs de succès des *Nightjet* s'inscrivent dans le **contexte particulier** de l'Autriche et ne doivent pas laisser penser que ce modèle est forcément généralisable à l'échelle d'autre pays comme la France : il faut dire que, si les trains de nuit peuvent présenter certains avantages, ils représentent en général une activité plus complexe à exploiter que les autres trains de jour.

⁸⁷ Voir Annexe « Entretien avec M. Frédéric de Kemmeter »

SOUS-PARTIE 2

Un moyen de transport aux missions essentielles mais aux contraintes réelles

A. DES ATOUS CERTAINS POUR RÉPONDRE À DES MISSIONS ESSENTIELLES

Comparé à d'autres moyens de transport, le train de nuit présente incontestablement des avantages à même de justifier son retour en France, mais dans une zone de pertinence bien spécifique.

Comme rappelé par les opposants à sa suppression, et même par le rapport Duron, le train de nuit peut d'abord remplir une mission essentielle, voire vitale, de **désenclavement des territoires** pour lesquels il n'existe aucune desserte ou aucun point d'**accessibilité*** à un réseau à grande vitesse ou de portée nationale (ferroviaire, aérien ou autoroutier), ou que celui-ci ne s'avère pas fiable (temps de trajet trop long, prix trop élevé, etc.), et auquel il peut dès lors se substituer.

Même si on a précédemment nuancé son enclavement, sans le train de nuit, la mauvaise desserte diurne du Briançonnais, qui fonde son développement sur son attractivité résidentielle et touristique (grâce à son domaine skiable réputé), n'en serait pas moins pénalisante pour ce territoire, du fait de son exclusion des réseaux domestiques de longue distance autoroutiers, ferroviaires à grande vitesse et aériens. L'accès de l'autoroute (A43), la gare TGV (Oulx) et l'aéroport (Turin Caselle) les plus proches sont en Italie, mais l'accessibilité n'est pas toujours garantie, comme lors de la fermeture des frontières durant la crise sanitaire. Depuis ces points nodaux, les dessertes en train ou en avion vers Paris ou même Lyon restent d'ailleurs très ponctuelles. En restant en France, les trajets pour rejoindre les métropoles les plus proches de Lyon ou de Marseille restent rares, longs et impliquent presque toujours des ruptures de charge en train. Avant même de considérer la liaison à Paris comme indispensable, la desserte fine du territoire par un train de nuit quotidien pour l'intégrer aux flux touristiques depuis les bassins de population les plus émetteurs (les métropoles alentours et l'Île-de-France) semble être une réponse pertinente, d'autant plus que les temps de trajets dans le département sont forcément longs quel que soit le mode de transport disponible.

Le train de nuit n'a d'ailleurs pas qu'un intérêt touristique, il peut aussi nouer ou renforcer le lien entre des territoires productifs pas ou mal reliés à des métropoles concentrant des fonctions de commandement, des capitaux, des emplois, et des infrastructures d'accès à de plus grands réseaux d'envergure européenne voire mondiale. Le territoire rural de l'Aveyron abrite un important tissu industriel dominé par les activités de la mécanique automobile (on parle aussi de *Mecanic Valley*), dont les directions se trouvent en Île-de-France (comme l'entreprise Bosch qui siège à Saint-Ouen-sur-Seine (93)) ; la desserte diurne du territoire depuis la région francilienne reste mauvaise (7h en voiture, entre 6h et 10h30 en train de jour) et seule la desserte aérienne semble performante (45 minutes de vol) mais à fréquence non quotidienne et à bord d'avions très peu capacitaires. Le train de nuit, à condition qu'il soit adapté à une clientèle professionnelle, peut constituer un moyen de transport pertinent pour la bonne liaison entre les centres de commandement franciliens et la périphérie productive aveyronnaise, et accroître son développement.

PARTIE II : ANALYSER

Toutefois, le train de nuit peut aussi être proposé dans des territoires densément urbains ou métropolitains déjà pourvus d'une offre de transport diversifiée et à fréquence soutenue. Il devient donc moins un substitut qu'un **complément de transport**. Le cas de Toulouse est remarquable à cet égard : d'abord une métropole administrative et fonctionnelle (spécialisée dans les activités aéronautiques) elle est aussi un nœud inscrit dans un réseau de liaisons à haute fréquence radiales et transversales, à la fois autoroutières (A64), ferroviaires (la gare de Matabiau) et surtout aériennes (l'aéroport de Blagnac). La desserte a beau être soutenue, elle n'est pas pour autant perçue comme suffisante : si le trajet en avion est le plus rapide, les trajets en train restent relativement longs (entre 4h30 en TGV *via* Bordeaux et 7h en Intercités de jour *via* Limoges). Le train de nuit vient donc non seulement compenser l'exclusion de la métropole toulousaine du réseau de LGV, mais il permet aussi d'élargir l'offre à un segment de clientèle désireuse d'atténuer la longueur des trajets en train sans avoir recours à l'avion (par choix ou par contrainte financière). Il en va de même pour la métropole niçoise, dotée du 3^e aéroport de France mais exclue du réseau LGV malgré une importante desserte ferroviaire de longue distance (en 6h depuis Paris).

Plus généralement, le train de nuit constitue un moyen de transport apte à concilier à la fois la longue portée des trajets (contrairement au TER), la desserte fine et locale d'un territoire (remédiant à l'« **effet tunnel** »* induit par la grande vitesse), et l'optimisation des temps productifs puisque le trajet est assuré durant la phase de sommeil (ce qui n'est pas le cas pour les trains classiques de jour). Il permet ainsi d'assurer un trajet de bout en bout sans rupture de charge, laquelle reste un facteur de pénibilité en journée (comme c'est le cas actuellement pour relier Paris à Cerbère, à Latour-de-Carol ou à Briançon, où une correspondance en journée est nécessaire respectivement à Perpignan, Toulouse et Valence).

De plus, à une échelle intra-réculaire, étant donné qu'il est – théoriquement – l'un des derniers trains à partir en soirée et l'un des premiers à arriver en matinée, le train de nuit s'insère dans les autres circulations ferroviaires – généralement plus importantes à ces horaires-là du fait des **mobilités pendulaires*** – et bénéficie de connexions ponctuelles renforcées avec des réseaux d'échelle plus fine (trains de banlieues, TER) ou plus large (TGV), par la multiplicité des correspondances possibles dans les gares nodales concernées. Cela contribue du même coup à la connexité du réseau ferroviaire national dans son ensemble. C'est particulièrement le cas dans des nœuds comme Les Aubrais, à proximité immédiate d'Orléans et de la ligne *Interloire* ; de Toulouse Matabiau, et centre du réseau TER Occitanie et d'une large aire de chalandise partiellement couverte par les trains de nuit (Latour-de-Carol, Foix, Pamiers, Tarbes, Cahors, Montauban, Mazamet, Auch, etc.) ; ou, bien plus encore, de Paris Austerlitz donnant accès à l'ensemble du réseau ferroviaire d'Île-de-France.

Le train de nuit peut se révéler **économiquement plus attractif** que d'autres modes de transports, mais cet atout est loin d'être absolu. Il dépend de facteurs structurels au train de nuit (au vu des coûts d'exploitation importants) et conjoncturels : la période de voyage (weekend, semaine...), le profil des voyageurs (nombre de passagers, objectif et durée du déplacement, hébergement sur place), les choix d'exploitation de l'opérateur ferroviaire (tarification en *yield management*, adjonction de services, modèle *low-cost*...), la dynamique du marché des transports (augmentation du prix de l'énergie, stratégies commerciales des concurrents pour faire baisser les prix, etc.) et le degré d'intervention des responsables politiques dans la tarification des billets (plafonnements des prix, taxation des autres modes).

Un argument est régulièrement avancé toutefois : sur des longs trajets, voyager en train de nuit permet d'économiser une nuit d'hôtel à l'arrivée, puisque cette fonction d'hébergement nocturne est combinée au déplacement. Toutefois, certaines catégories de voyageurs pourraient ne pas être

PARTIE II : ANALYSER

réceptives à cet argument : ceux disposant d'un budget et/ou d'une exigence de confort élevés tels que le paiement d'une nuit d'hôtel sur le lieu d'arrivée serait tantôt une moindre dépense, tantôt un impératif ; les voyageurs disposant déjà d'un logement sur place, qu'il soit personnel ou partagé (chez des amis ou de la famille par exemple), pour lesquels ce service peut paraître superflu et coûteux. De manière plus générale, la combinaison d'un voyage en avion *low-cost* et d'un hôtel bon marché pourrait revenir moins cher et être moins chronophage qu'un voyage en train de nuit selon le jour et la destination.

L'argument **environnemental** est aussi brandi comme un atout en faveur du train de nuit, surtout à une époque où la prise de conscience des enjeux environnementaux et climatiques gagne une partie de l'opinion publique. Comparé à l'avion, l'automobile ou même l'autocar, le train de nuit émettrait dans son déplacement moins de CO₂ et de particules fines et serait *in fine* moins polluant. Là encore, cet argument est à mettre en perspective avec l'énergie utilisée pour la traction, la capacité d'occupation et le taux de remplissage du train, ainsi que, plus largement, la durée de vie du matériel roulant. Or, si la traction est majoritairement assurée par l'énergie électrique ou bimodale, certaines lignes électriques en France ne sont pas électrifiées et les trains de nuit qui les parcourent doivent être tractés à l'aide de locomotives diesel, souvent hors d'âge ; en outre, pour un trajet donné, si on considère qu'un train de nuit peu fréquenté émettra *en lui-même* moins de pollution que si ce trajet était effectué en autocar qui serait complet, la part d'émissions *par passager* en sera néanmoins plus élevée pour un nombre moindre de voyageurs transportés. Enfin, ajouter des liaisons nocturnes dans des territoires déjà pourvus de nombreuses dessertes diurnes **plurimodales*** (et pas forcément qualitatives) revient à augmenter les émissions.

Ainsi, le train de nuit ne contribuerait à réduire la pollution atmosphérique que s'il *remplace* les liaisons diurnes déjà existantes, qu'elles soient aériennes, routières ou ferroviaires, alors que, parce qu'ils contribuent à élargir l'offre de transport pour convenir à un maximum de voyageurs aux profils variés, ces différents modes de transports ne pas toujours substituables entre eux et semblent donc peu susceptibles de générer un report modal intégral de l'un à l'autre.

B. MAIS AUSSI DES CONTRAINTES FORTES QUI PÈSENT SUR SA COMPÉTITIVITÉ

Si le train de nuit a bien des vertus, il est aussi un train très contraignant à exploiter et s'insère délicatement dans un réseau ferroviaire parfois saturé.

1. L'exploitation technique d'un matériel roulant quasi-monofonctionnel

Le matériel roulant présente d'abord une triple contrainte.

Puisqu'il est conçu pour accueillir des services de nuit, en étant équipé de lits, de couchettes ou même des cabines privées, il est **moins capacitaire** que celui d'un train de jour composé uniquement de places assises, puisqu'un voyageur consomme plus d'espace pour être allongé. Cela se traduit par un nombre réduit de places disponibles à bord et donc de billets à vendre : le manque à gagner pour l'exploitant peut donc d'être compensé par des tarifs plus élevés, ce qui nuit à la compétitivité commerciale du train de nuit. Cette contrainte impose donc la recherche permanente d'un équilibre entre rendement

PARTIE II : ANALYSER

maximal de l'espace et garantie d'un minimum de confort individuel adapté aux conditions de voyage en train de nuit.

De plus, une rame de nuit n'est que **partiellement réutilisable** sur des services diurnes, ce qui peut s'avérer dommageable en cas de pénurie de matériel due à des pannes ou à un sous-dimensionnement chronique de l'offre. Tout au plus peuvent y être affectées les voitures de places assises inclinables, à moins que la rame n'ait été préalablement conçue pour être réversible (avec un rabattement des lits et des couchettes en sièges) comme sur les *Nightjets* : dans le premier cas, les économies possibles de matériel sont limitées, dans le second, la configuration réversible implique des coûts supplémentaires à la conception.

Enfin, une rame de nuit, par la longueur du trajet et la nécessité de l'étirer du soir au matin, ne **circule généralement qu'une seule fois par nuit dans un sens**. Plus le nombre de lignes est élevé, plus il faut de matériel roulant de nuit, ce qui représente une charge financière supplémentaire pour l'exploitant, à l'achat comme à la maintenance, et allonge la période d'amortissement des coûts fixes. Une des solutions pour réaliser des économies en personnel (équipage, conducteur) et en matériel (voiture et locomotive) consiste en la combinaison – dès lors que les itinéraires le permettent – de plusieurs voitures ayant différentes origines ou destinations dans une seule et même rame, qui serait découplée au cours du trajet, selon un schéma en X ou en Y.

Cette technique, abondamment utilisée dans le cas des *Nightjets*, pose toutefois deux impératifs.

Du point de vue du matériel, il s'avère nécessaire de recourir à des **rames tractées**, composées de voitures et d'une locomotive indépendante (comme celui de type Corail) ; d'ailleurs la modulation possible de la composition de la rame le rend plus adaptable à la longueur des quais disponibles en gare ou même en ateliers de maintenance. En France, la difficulté réside dans le fait de trouver des rames tractées de nuit disponibles, alors que l'essentiel du parc avait été radié et démantelé en 2017 et que la tendance est à la généralisation de l'automotrice (aussi bien pour la grande vitesse que pour les lignes classiques).

Du point de vue de l'exploitation, elle implique une ou **plusieurs manœuvres durant la nuit** avec des agents au sol (dont on a vu que l'absence était dommageable pour le Paris ↔ Rodez à l'été 2020), une coordination parfaite dans la disponibilité du matériel roulant et de traction, et des arrêts prolongés. Ce dernier point peut d'ailleurs nuire à la zone de pertinence horaire d'un train de nuit. En 2016, les lignes Paris ↔ Latour-Carol (seule rescapée du groupe Pyrénéen, directe des Aubrais à Auterive) et Paris ↔ Cerdagne (du groupe Occitan, avec arrêt commercial à Toulouse) ont été couplées par souci d'économie, la première a dû intégrer un nouvel arrêt commercial à Toulouse, rendue nécessaire pour la manœuvre de découplage : au vu du temps de trajet important entre Toulouse et Latour-de-Carol (2h30), il était délicat de trouver un horaire pertinent d'arrivée à ces deux arrêts (un horaire pertinent pour l'un entraînait un horaire trop matinal ou trop tardif pour l'autre).

2. L'exploitation commerciale d'un train à caractère hôtelier

L'exploitation commerciale d'un train de nuit justement apporte aussi son lot de contraintes, plus lourdes que pour un train de jour.

Un train de nuit – qu'il soit un simple « dortoir roulant » ou un véritable « hôtel sur rail » (comme on a pu le voir pour les *Nightjet*) – revêt en effet une **dimension hôtelière**, plus ou moins poussée, mais indispensable pour le confort des passagers censés dormir durant la majorité du trajet. Pour les couchettes et lits le cas échéant, une compagnie fournit généralement de la literie (oreillers,

PARTIE II : ANALYSER

couverture, et mêmes draps), avec des kits d'appoint (bouchons d'oreilles, masques, chaussons, bouteilles d'eau, etc.) pour chaque place. Lorsqu'on sait qu'un train de nuit peut embarquer jusqu'à 300 personnes, cela revient à changer, nettoyer et renouveler 300 pièces de literies et autant d'accessoires chaque jour pour les trains à circulation quotidienne, soit des contingents comparables à un hôtel classique. En outre, certains exploitants proposent une offre de restauration allant du simple snacking en voiture de service à des plateaux repas servis à la place, offre qui doit être adaptée à la fois pour le dîner et pour le petit-déjeuner et se conformer aux normes d'hygiène alimentaire (respect de la chaîne du froid entre autres) : l'approvisionnement en restauration, qu'il se fasse en amont ou en cours de trajet lors des arrêts techniques, est un paramètre contraignant à prendre en compte. Il en va de même pour celui en eau, dans l'hypothèse où les rames comporteraient des douches ou des lavabos dans chaque compartiment : des réservoirs de plus grande capacité doivent être adjoints au matériel roulant.

Pour réaliser ces opérations (services, approvisionnement, nettoyage, contrôle), le train de nuit mobilise **davantage de personnel**. Outre le conducteur et le chef de bord, on doit parfois faire appel à des métiers spécialisés dans l'hôtellerie-restauration navigante (agent de nettoyage, de chambre pour la préparation des lits, de service aux clients, de vente commerciale, etc.), sans oublier les accompagnateurs de sécurité : le voyage de nuit pose davantage de risque de vol voire d'agression du fait de la moindre attention des voyageurs en phase de sommeil. S'il est difficile d'avérer ce risque avec des chiffres, on note quand-même qu'il est pris en compte dans l'aménagement des trains (avec les compartiments verrouillables ou réservés aux femmes seules) et qu'il imprègne encore la conscience collective comme on le verra plus tard. Il peut aussi avoir des répercussions sur la commercialisation des billets : en France, celle des Intercités de nuit est plus « comprimée » que celle des trains de jour, parce que, pour des raisons de sécurité, le plan d'occupation des places (avec l'identité des passagers) est fixé définitivement quelques heures avant le départ de la première gare d'origine, et les ventes sont fermées à ce moment-là, ce qui, de fait, les prive d'une clientèle de dernière minute.⁸⁸

La gestion de ce personnel roulant doit prendre en compte les temps de travail légaux journaliers desquels les temps de trajets débordent parfois, les points de relève le cas échéant avec des centres d'hébergement dans l'attente de prochaines missions, et les critères de pénibilité induite (travail de nuit, horaires décalés, découchés, etc.).

L'ensemble de ces contraintes liées à la logistique hôtelière, à l'approvisionnement, à l'entretien du matériel et à la gestion du personnel génèrent davantage de coûts, de charges, de primes et de majorations de la part de l'exploitant que pour un train de jour.

3. L'insertion entravée dans le réseau ferroviaire en période nocturne

Comme déjà évoqué, la **zone horaire de pertinence** des trains de nuit est bien précise : ils doivent partir suffisamment tard de la gare d'origine et arriver suffisamment tôt en gare de destination pour laisser aux voyageurs la possibilité de profiter d'une journée complète avant le départ et après l'arrivée. C'est d'autant plus vrai pour la clientèle professionnelle, généralement « disponible » entre 17h/18h et 8h/9h le lendemain. Mais pas trop non plus, sous peine de réduire un temps de sommeil acceptable au cours du trajet pour les voyageurs : les professionnels sont également les plus concernés lorsqu'au trajet nocturne s'ensuit une journée de travail.

⁸⁸ Voir Annexe « Entretien avec M. Sean Clairin »

PARTIE II : ANALYSER

De plus, quand les voyageurs disposent d'une large offre de transport plurimodale (train de jour, avion) pour un même trajet, le train de nuit est d'autant plus intéressant – et compétitif – lorsqu'il est le dernier à partir en soirée et le premier à arriver en matinée (avant les premiers trains de jour) : pour les voyageurs, l'optimisation des journées de la veille et du lendemain est alors maximale.

Cet équilibre entre temps de sommeil minimal la nuit et temps d'occupation maximal en journée entraîne alors des **arbitrages** sur le plan de transport.

Le **nombre de dessertes** doit être assez important pour permettre un remplissage maximal des trains (particulièrement lorsqu'ils sont exploités dans une visée strictement commerciale) et une couverture optimale des territoires desservis (surtout lorsque le train de nuit répond à une mission de désenclavement) ; il est cependant préférable de réserver une période plus ou moins longue durant la nuit (au minimum 4 heures ?) sans arrêt commercial (1h00 – 5h00 ou 00h00 – 4h00) aussi bien pour ne pas « entrecouper » le temps de sommeil des voyageurs que pour des raisons sécuritaires.

La **vitesse** du train doit être aussi modulée pour faire correspondre les départs et arrivées dans la zone de pertinence horaire précédemment évoquée et éviter des temps de trajet trop courts qui réduiraient le temps de sommeil des voyageurs. Il convient également de tenir compte du temps plus ou moins long des arrêts techniques pour le (dé)couplage des voitures (dans le cas de trains « multi-tranches »), la relève du personnel de bord ou le ravitaillement.

Ces trois variables (trajet nocturne, nombre de dessertes et temps d'arrêt, vitesse commerciale) engendrent certains impacts et contraintes pour les circulations des autres trains et le gestionnaire d'infrastructure.

L'allongement des temps de parcours entraîne un **espacement des sillons horaires**, de sorte que le train de nuit « occupe » plus longtemps le réseau que s'il circulait à vitesse maximale : cela peut alors compliquer l'intégration de celui-ci dans les autres circulations des trains de fret au cours de la nuit, et avec les trains de jours en matinée (surtout à l'approche des grands nœuds ferroviaires).

D'autre part, le gestionnaire d'infrastructure se voit contraint de mobiliser du **personnel au sol**, notamment pour manœuvrer les aiguillages ou les (dé)couplages, alors que ces trains ne circulent qu'une seule fois par sens et par nuit. Leur passage réduit en outre le temps consacré à la maintenance et à l'entretien des voies et des infrastructures, à moins de les faire en même temps (en réservant une voie à la circulation) ou de les reporter en journée (avec des conséquences sur les trains de jour et donc un impact bien plus important), ce qui engendre des coûts supplémentaires pour le gestionnaire.

C. QUELLES CLIENTÈLES POUR LE TRAIN DE NUIT EN FRANCE ? APPROCHE STATISTIQUE

1. Essai de caractérisation des voyageurs sur les Intercités de nuit

Au-delà de la recherche d'une zone de pertinence temporelle et géographique du train de nuit, il faut aussi identifier les types de voyageurs susceptibles de constituer une clientèle régulière ou occasionnelle des trains de nuit : les voyageurs constituent en effet un pilier d'acteurs à part entière concourant à leur succès.

PARTIE II : ANALYSER

Comme on le verra plus tard dans les chiffres de fréquentation, il est évident que les trains de nuit ont une clientèle, qui ne cesse d'ailleurs d'augmenter. Existe-t-il cependant un portrait type du voyageur en train de nuit ? Répondre à cette question pourrait permettre de proposer la meilleure offre afin de fidéliser la clientèle déjà régulière ou d'en conquérir de nouvelles. Sans prétendre établir un profil définitif et généralisable du voyageur en train de nuit, on peut tout de même s'en faire une idée à partir de l'enquête indépendante intitulée « Mobilité longue distance et choix modal en Europe : quel avenir pour les trains de nuit ? », publié en 2022 par le Bureau de recherche 6-ter.

ZOOM : L'enquête du Bureau 6-ter en bref

L'objectif de cette enquête est d'identifier et de comparer les déterminants susceptibles d'orienter le choix modal des voyageurs entre le train de nuit et l'avion pour effectuer des déplacements de longue distance.

A cette fin, deux enquêtes ont été menées :

- une enquête auprès de la population générale, afin de caractériser les usagers du train de nuit et d'identifier les raisons les ayant poussés à emprunter ce moyen de transport.
- une enquête plus resserrée autour des personnes ayant réalisé un trajet de longue distance pour un motif de loisirs, confrontées à des scénarii hypothétiques de choix entre l'avion et le train de nuit pour identifier les raisons qui les pousseraient à emprunter l'un ou l'autre moyen de transport.

Le questionnaire était divisé en deux parties : la première visait le recueil de caractéristiques socio-démographiques et des habitudes de mobilité quotidienne des enquêtés ; la seconde portait sur le recours et l'usage du train de nuit et/ou de l'avion en général et au cours du dernier déplacement

La longue distance était définie comme un voyage en France ou vers l'étranger d'au moins deux déplacements (de 80km minimum), avec le domicile comme origine du premier et destination du dernier.

Le motif loisir, considéré comme un motif personnel, incluait les visites, les vacances et les déplacements vers les résidences secondaires.

L'échantillon total devait être représentatif de la population française et compte 1010 individus dont les réponses ont été exploitables.

Du point de vue de notre champ d'étude, cette enquête présente néanmoins trois limites : ne sont étudiés et mentionnés aux enquêtés que des trajets en trains de nuit pour des motifs personnels et de loisir ; le choix du train de nuit est ici envisagé non pas pour lui-même mais comparativement à celui de l'avion ; le choix modal du train de nuit est ici suggéré pour des destinations françaises et européennes.

Toutefois, ces résultats sont tout de même assez probants et fiables pour fonder la démonstration qui va suivre.

En synthétisant toutes les données et les résultats des réponses fournies par les enquêtés, on peut parvenir à une première esquisse de l'utilisateur régulier du train de nuit pour un motif de loisirs ; et de l'utilisateur potentiel.

Le premier constat est qu'en 2021, 57% des Français n'ont jamais voyagé en train de nuit. Parmi les 43% l'ayant déjà emprunté, l'expérience remonte à plus de 10 ans pour la moitié d'entre eux (à une époque où le réseau des trains de nuit était plus étendu) (p.55) et seuls 21% y ont recours au moins une fois par an (soit entre 3,4% et 6,5% des Français) (p.43).

Les usagers du train de nuit pour motif de loisirs ne sont en général pas des fidèles mais des occasionnels sensibles à d'autres moyens de transport comme l'avion.

PARTIE II : ANALYSER

Concernant le profil des individus, il s'agit en majorité d'hommes (48% d'entre eux ont déjà emprunté le train de nuit). Les voyageurs ayant déjà eu une expérience du train de nuit sont en majorité des personnes âgées (59% des + de 60 ans) (p.50), les – de 29 ans ayant grandi avec l'essor de l'avion ; en revanche, les jeunes qui ont recours au train de nuit l'empruntent plus fréquemment que leurs aînés (qui eux ont davantage recours à l'avion).

Les trains de nuit sont donc davantage fréquentés par les plus jeunes.

Enfin, ce sont en majorité des CSP + (56% d'entre eux), des personnes diplômées (51% d'entre eux) et disposant de revenus élevés (64% de ceux gagnant + de 3000 euros/mois) (p.54) qui ont déjà pris le train de nuit. En revanche, les usagers les plus fréquents du train de nuit sont essentiellement des personnes aux revenus et au pouvoir d'achat plus faibles : environ un tiers des voyageurs longue distance aux plus bas revenus prend le train de nuit au moins une fois par an (p.54). Ces voyageurs sont en premier lieu de jeunes étudiants sans enfant.

Les profils de ceux qui ont déjà pris le train de nuit et de ceux qui utilisent fréquemment le train de nuit paraissent donc inversés.

Concernant l'origine géographique de la majorité des usagers du train de nuit, l'étude précise qu'environ 33% des habitants vivant dans une agglomération de plus de 500 000 habitants (dont Paris, Nice, Toulouse et Marseille) ont déjà pris le train de nuit (p.53) : cette proportion reflète aussi bien la centralisation des lignes vers Paris que le recours au train de nuit pour rallier des métropoles dépourvues d'alternative efficace et/ou abordable.

Les motivations invoquées par ces usagers fréquents du train de nuit correspondent aux avantages précédemment cités : outre le tarif plus accessible que des trains de jour et l'économie d'une nuit d'hôtel, le train de nuit est une bonne alternative pour ces usagers qui déclarent ne pas avoir besoin d'arriver rapidement à destination (ce qui semble plus compréhensible pour un déplacement à motif de loisirs que professionnel).

On peut donc déduire de cette première analyse que les trains de nuit ont une pertinence et une utilité accrues auprès d'une clientèle partant des grands bassins de population **métropolitains, jeune, à pouvoir d'achat moindre**. Il s'agit donc pour la relance de maintenir une offre adaptée et accessible à cette clientèle régulière pour la fidéliser et en élargir le nombre.

Pour autant d'autres catégories de population représentent un **potentiel considérable de nouvelles clientèles**, surtout pour des trajets où le train de nuit est concurrencé par l'avion : les cadres, les CSP + et les personnes les plus diplômées – d'ordinaire usagers très occasionnels du train de nuit – déclarent pourtant préférer le train à l'avion, quitte à payer plus cher (ce que leur permet leurs revenus plus élevés que les autres catégories socio-professionnelles). A l'inverse, il apparaît essentiel de maintenir une offre pour des voyageurs disposant de revenus faibles, plus disposés à être séduits par le train de nuit à condition que ses tarifs restent abordables : l'enjeu est en effet considérable dans la mesure où, même chez les voyageurs déclarant préférer le train, presque un quart précise rester très sensible au prix.

Lorsque l'on se penche sur les attentes des voyageurs pour un trajet de longue distance, celles-ci varient assez largement selon le profil des voyageurs. Pour capter de nouvelles clientèles, il semble

PARTIE II : ANALYSER

indispensable de proposer un niveau de services minimal pour ceux qui n'utilisent pour l'instant pas le train de nuit, sans le considérer comme réhivitoire.

2. Dans quelles mesures le train de nuit peut-il élargir sa clientèle ?

Si les trains de nuit ont une clientèle plus ou moins régulière identifiable, ils disposent aussi d'un potentiel d'élargissement à d'autres clientèles non négligeable : à titre d'exemple, 35% des usagers de l'avion déclarent préférer en réalité le train et pouvoir se tourner vers le train de nuit, à condition d'en améliorer la desserte et de proposer des tarifs accessibles. Le report de ces clientèles pourrait se faire sous réserve de quelques aménagements susceptibles de répondre à leurs attentes spécifiques.

C'est en tout cas ce que démontre l'étude, en proposant plusieurs scénarii de choix modal à l'égard des voyageurs de longue distance pour motif personnel de loisirs, favorables tantôt au train de nuit tantôt à l'avion, afin de déterminer si et selon quel(s) critère(s) ils seraient prêts à payer plus cher pour emprunter le train de nuit si ce dernier comportait un service parmi une liste proposée. Certains se rapprochent des standards de l'aviation (comme le service de restauration complet), d'autres les surpassent (comme l'accès à une douche ou la privatisation de cabines).

Dans les trains de nuit, je suis prêt payer plus cher pour avoir accès à...	Chez ceux qui n'ont pas de préférence entre train de nuit et avion	Chez ceux qui préfèrent l'avion	Chez ceux qui préfèrent le train mais sont sensibles au prix	Chez ceux qui préfèrent le train et sont prêts à payer plus cher	Ensemble
	621	393	349	205	1568
Un service de restauration complet	76%	73%	70%	61%	72%
Une douche	67%	65%	57%	49%	62%
Un service de sécurité renforcée	80%	76%	73%	74%	76%
Des rangements bagages sécurisés	84%	81%	82%	72%	81%
Cabine privative	85%				
Couchette allongée	82%				

Document 25 : TABLEAU de synthèse de la part des sondés se déclarant « Tout à fait d'accord » et « Plutôt d'accord » avec l'idée de payer plus cher pour avoir accès dans les trains de nuit à certains services.

Conception et réalisation : Paul Bittard, mai 2023, d'après les données de l'enquête du Bureau de recherche 6-ter, 2022 (p.92 à 95).

En compilant les réponses des sondés de l'échantillon se déclarant « Tout à fait d'accord » et « Plutôt d'accord » avec le paiement de tel ou tel service comme déterminant de choix modal (cf Document 25), on peut tirer les conclusions suivantes.

Dans l'ensemble les voyageurs ne manifestant **pas de préférence** pour l'un ou l'autre moyen de transport et ceux préférant l'avion se déclarent prêts à voyager en train de nuit à condition de disposer

PARTIE II : ANALYSER

de davantage de services, pour lesquels ils seraient prêts à payer plus cher. Quand on sait que la proportion de voyageurs indécis est plus nombreuse, ceux-ci constituent donc une clientèle potentielle assez importante et relativement facile à séduire et à fidéliser, en proposant certains services de confort à bord des trains de nuit. Les plus cités relèvent d'ailleurs du champ sécuritaire (« Service de sécurité renforcée », « Rangement de bagages sécurisés ») et ne nécessitent *a priori* pas de contraintes logistiques supplémentaires majeures.

Ces deux critères paraissent d'autant plus indispensables lorsque l'on sait que les trains de nuit véhiculent encore une **image d'insécurité** (qu'elle soit véridique ou pas) auprès d'une partie non négligeable de la population étudiée : 44% des sondés affirment que la peur des vols les décourage d'utiliser le train de nuit, et 38% par sentiment général d'insécurité (p.91-92). Ce dernier apparaît notamment plus marqué chez les partisans de l'avion et chez les femmes (44% d'entre elles avancent cet argument contre 32% des hommes) (p.92).

Un service de restauration semble être un levier assez pertinent pour capter de nouvelles clientèles prêtes à payer plus cher, mais en étant plus difficile à concrétiser au vu des importantes contraintes et coûts logistiques qu'implique une chaîne d'approvisionnement alimentaire embarquée.

L'adjonction de **services supplémentaires** peut donc être un bon moyen de capter une nouvelle clientèle d'ordinaire plus favorable à l'avion, et ce d'autant plus que celle-ci semble davantage disposée à payer plus cher (hormis les voyageurs fondant leur choix modal de l'avion uniquement sur le prix). Au contraire, les partisans du train ne paraissent pas demandeurs de tels services : on peut supposer que ceux-ci sont déjà acquis aux trains de nuit tels qu'ils existent actuellement, soit parce qu'ils sont des inconditionnels du train par rapport à l'avion, soit parce que l'augmentation des tarifs serait perçue comme insupportable par les voyageurs partisans les plus sensibles au prix. Néanmoins, l'adjonction de services – bien que jugée non nécessaire – n'aurait *a priori* pas d'incidence sur le choix des partisans du train de nuit prêts à payer plus cher pour voyager sur ce moyen de transport quelles que soient les conditions de voyages (avec ou sans ces services).

Quels éléments sont indispensables pour que vous preniez le train de nuit ?

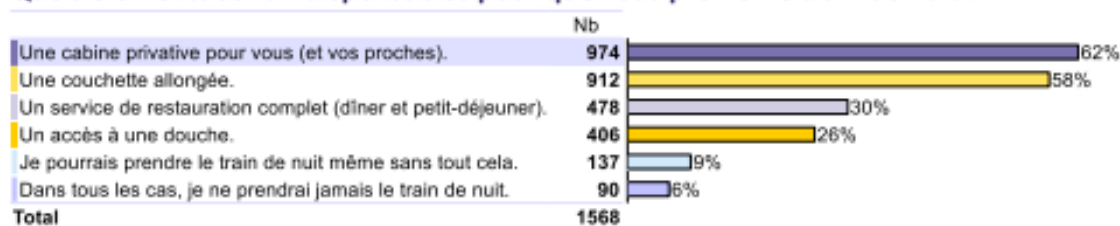


Figure 100 : Conditions indispensables pour prendre le train de nuit pour l'ensemble des sondés (taux de citation, N=1568)

Document 26 : GRAPHIQUE sur les conditions indispensables pour prendre le train de nuit pour l'ensemble des sondés

Sources : Bureau de recherche 6-ter, 2022 (p.95)

En revanche, que l'on soit adepte ou non du train, deux conditions *sine qua non* s'avèrent nécessaires pour envisager de voyager en train de nuit (cf Document 26) : la possibilité de privatiser une cabine (seul ou à plusieurs) et la possibilité de voyager en couchette allongée. C'est un élément de compétitivité minimale pour non seulement fidéliser les usagers réguliers du train de nuit mais aussi séduire de nouvelles clientèles. Les places assises seraient donc à maintenir pour les voyageurs d'abord

PARTIE II : ANALYSER

et avant tout sensibles au prix, afin de proposer des tarifs égaux ou inférieurs à ceux affichés pour des trajets en avion, même *low cost*.

En résumé, **quatre déterminants de choix modal** identifiés dans l'étude pourraient jouer en la faveur du train de nuit pour des déplacements de longues distances à motif personnel :

- Un **prix attractif** et un **confort** tel qu'attendu dans un train de nuit. Ces conditions élémentaires pour la totalité des voyageurs permettraient de conserver une clientèle déjà fidèle ou très sensible à une augmentation des prix.
- Une **sécurité** renforcée et des **prestations** supplémentaires dignes d'une offre haut-de-gamme. Ces deux autres conditions constituent des leviers efficaces pour corriger une image ternie du train de nuit et lui donner de nouveaux atouts de compétitivité afin de séduire de nouvelles clientèles plutôt acquises à l'avion ou du moins ne l'excluant pas pour leurs déplacements.

À partir de cette étude, on pourrait supposer plusieurs schémas théoriques d'exploitation pour constituer une offre adéquate en fonction des critères retenus.

Le premier serait fondé sur une logique de **spécialisation**. Le train de nuit ne serait orienté que vers un type de clientèle bien identifié et aménagé en conséquence, selon deux modalités :

- en misant sur des services haut-de-gamme pour convenir aux voyageurs les plus exigeants et demandeurs de prestations (restauration, douche, privatisation) – c'est la logique adoptée par des trains de nuit luxueux et touristiques comme le Venice Simplon Orient Express ;
- ou, à l'inverse, en misant sur un prix le plus faible possible à destination des voyageurs d'abord et avant tout regardants des tarifs – on pourrait considérer que l'affrètement de TGV nocturnes circulant lors des grandes saisons touristiques (vers la mer ou la montagne) répond à ce principe en ne proposant, par leur aménagement fixe, que des places assises.

Dans ce cas, l'aménagement des voitures est homogène et la composition des trains est **standardisée**, ce qui ne démultiplie pas les types de commandes auprès des constructeurs et simplifie la gestion du parc. En revanche, la rentabilité de ces modèles semble assez difficile à atteindre et passe pour le premier par des tarifs (très) élevés et pour le second par un remplissage maximal de l'espace utile, ce qui rend ces trains de fait excluants tantôt par le prix, tantôt par le confort. S'ensuit donc une forte dépendance du train de nuit à un type de clientèle qui le rend très sensible aux fluctuations de sa fréquentation (en cas de crise ou d'arrivée de nouveaux concurrents).

Un second schéma serait quant à lui fondé sur une logique de **segmentation** de l'offre au sein d'un même train, en alliant attractivité économique, sécurité garantie, confort graduel, et haut niveau de services à bord. Cette logique que l'on retrouve par exemple sur les *Nightjet*, présente l'avantage de s'adresser à un maximum de clientèles ayant des profils différents, et ainsi d'espérer un taux de remplissage optimal, ce qui reste une condition fondamentale pour les rendre rentables (il suffit d'une recherche sur le site de réservation des *Nightjet* pour les voir affichés complets plusieurs mois avant leur date de circulation). En revanche, il s'agit d'organiser de la manière la plus optimale l'espace dans une voiture ou dans un train, où cohabitent de fait dans un espace relativement restreint plusieurs types d'offres : chaque m² consommé pour une cabine haut-de-gamme (par l'adjonction d'une douche ou d'une suite) est un m² non commercialisable auprès d'un autre voyageur. Concilier l'impératif de

PARTIE II : ANALYSER

rentabiliser l'espace et l'opportunité de séduire un maximum de profils relève donc d'un équilibre subtil entre plusieurs variables ; l'objectif étant de ne compromettre ni l'attractivité ni, à terme, la rentabilité du produit.

Au regard de ces éventualités, reste à étudier la position qu'ont adoptée l'État et SNCF Voyageurs pour la relance annoncée en 2019.

SOUS-PARTIE 3

La mise en place du projet de relance, des annonces aux premiers résultats : simple retour en arrière ou éléments d'innovation ?

A. ÉTAT DES LIEUX DU RÉSEAU DOMESTIQUE RÉSIDUEL ENTRE 2017 ET 2022

À partir de 2017, cinq trains de nuit domestiques (Paris ↔ Rodez / Latour-de-Carol / Toulouse / Cerbère et Paris ↔ Briançon), regroupés en deux grandes lignes (Occitan/Pyrénéen et Alpin), parcourent la France. Les rapports des comités de suivi des dessertes ferroviaires mis en place dès 2018 à la suite des recommandations du rapport Duron permettent d'étayer la démonstration qui va suivre de données précises et chiffrées.

Ces lignes relèvent essentiellement d'une mission de service public **d'aménagement du territoire** : elles contribuent au désenclavement de territoires ruraux productifs comme le bassin industriel ruthénois de la *Mecanic Valley*, de préfectures et villes moyennes isolées et privées de liaisons directes avec Paris comme Briançon, Foix ou Carcassonne (pourtant desservie par le TGV !) ; elles renforcent aussi la connectivité du réseau ferré autour de nœuds métropolitains comme celui de Toulouse ; elles amorcent enfin une connexion transfrontalière avec l'Espagne (*via* la gare de Portbou) ou même avec l'Andorre (*via* la gare d'Andorre l'Hospitalet). Elles s'intègrent également avec les réseaux locaux de TER, soit en les doublant (comme la portion Toulouse ↔ Latour-de-Carol ou Veynes ↔ Briançon), soit en ouvrant des correspondances dans les nœuds qu'elles desservent (comme Toulouse vers la côte basque et la Méditerranée, ou Portbou vers la Catalogne). En 2021, 3 voyageurs sur 10 en Intercités de nuit « Occitan » et « Pyrénéen » étaient en correspondance à Toulouse, et 1 sur 4 en 2022.⁸⁹ Certaines de ces lignes présentent un **intérêt touristique saisonnier**, dans la mesure où les branches vers Briançon ou Latour-de-Carol offrent un accès direct depuis Paris aux domaines skiables des Alpes et des Pyrénées.

D'un point de vue opérationnel, deux trains sont exploités pour les 4 premières tranches citées plus haut, chacun composé de deux groupes de voitures affectées à deux destinations différentes : à titre d'exemple, les voitures pour Cerbère sont adjointes à l'Intercités de nuit à destination de la gare de Toulouse Matabiau les soirs de weekends, à partir de laquelle elles sont détachées ; le dernier et le

⁸⁹ Comité de suivi des dessertes ferroviaires, Lignes de nuit Occitan et Pyrénéen, 2021 et 2022

PARTIE II : ANALYSER

premier Intercités diurnes Paris↔Brive-la-Gaillarde sont augmentés de 3 voitures (4 avant 2017) à destination et en provenance de Rodez/Albi, qui sont découplées à Brive-la-Gaillarde.

La fréquence des lignes étant toutefois très irrégulière, il n'existe pas de règle absolue concernant les schémas d'exploitation combinés : ils sont adaptés constamment en fonction du jour de circulation, du volume de fréquentation ou d'autres aléas (cf Document 35).

	Fréquentation globale		Tarification en 2022	
	En 2021	En 2022	part de billets vendus...	à moins de...
Paris↔Briançon	?	114 608	85%	65 €
Paris↔Toulouse	79 530	157 840	70%	65 €
Paris↔Cerbère	43 970	63 510		70 €
Paris↔Latour-de-Carol	29 200	40 880		65 €
Paris↔Rodez/Albi	22 000	39 140		60 €
TOTAL	-	415 978	-	-

Document 27 : TABLEAU de données générales sur les lignes TET de nuit domestiques résiduelles en 2021 et 2022

Conception et réalisation : Paul Bittard, mai 2023, d'après les données du Comité de suivi des dessertes ferroviaires, Lignes de nuit Occitan et Pyrénéen, 2023 et du Comité de suivi des dessertes ferroviaires, Paris-Briançon et Paris-Nice, 2022

La fréquentation de ces lignes n'a cessé d'augmenter depuis 2019 : les lignes Occitan et Pyrénéen ont vu leur taux de fréquentation d'accroître de 41%⁹⁰ pour atteindre 301 370 voyageurs en 2022 (sans compter la branche vers Tarbes et Hendaye). Cela peut s'expliquer d'abord par le desserrement des restrictions de mobilités liées à la crise sanitaire. On peut aussi y voir une explication économique : les trajets pour ces lignes présentent des tarifs relativement accessibles (cf Document 27). En conséquence, leur résultat financier reste déficitaire, à des niveaux plus ou moins importants, au sein de l'activité Intercités : même avant la crise sanitaire, la Cour des Comptes précise qu'en 2017, les lignes Paris-Briançon et Paris↔Latour de-Carol/Rodez (en excluant celle de Cerbère/Portbou), affichaient respectivement une perte nette de 20,5 millions et de 17,8 millions d'euros, les recettes ne couvrant que 22% et 43% de leurs charges.⁹¹

Malgré l'affluence constatée, certaines de ces lignes ont vu leurs circulations très perturbées à cause de travaux sur les infrastructures qu'elles empruntent. Le cas de la ligne « Occitan » est à ce titre emblématique : de septembre 2017 à avril 2018, un important plan triennal de travaux sur la ligne classique entre Limoges et Brive a conduit à suspendre en semaine les dessertes de toutes les villes situées entre Brive et Toulouse et a compromis le maintien de celles entre Brive et Rodez. Sous la pression des élus, SNCF Mobilités a pris la décision de détourner l'itinéraire du Paris↔Rodez... via Toulouse et Bordeaux, lorsqu'il n'était pas nécessaire d'emprunter un TER jusqu'à Toulouse pour embarquer à bord du train de nuit. Dans les deux cas, l'allongement de parcours (et donc du temps de trajet) s'est révélé préjudiciable à la pertinence des horaires de départ et d'arrivée, surtout pour les voyageurs professionnels (départ de Rodez avancé de 2 à 3 heures), et à la qualité des correspondances (vers Millau et Albi) ; dans le second, des frais supplémentaires (de 33 euros) et une rupture de charge étaient engendrés, sans que les deux correspondances possibles à Toulouse entre TER et Intercités de

⁹⁰ Comité de suivi des dessertes ferroviaires, Lignes de nuit Occitan et Pyrénéen, 2023

⁹¹ Cour des Comptes, 2019 (p.103)

PARTIE II : ANALYSER

nuit ne soit facilitées (à peine 1 minute de battement pour la première, et jusqu'à 1h30 d'attente pour la seconde).⁹²

Lors de son rétablissement intégral, cette liaison a vu son aire de chalandise élargie avec son prolongement vers Albi les nuits de weekends à partir de 2018. Toutefois, les phases de travaux se sont poursuivies jusqu'en 2022 et la ligne a subi des détournements par Périgueux ou des remplacements par autocar certaines semaines et weekends.⁹³

En outre, le réseau résiduel subit un ultime revers pour le train de nuit Paris ⇄ Cerbère : le règlement 2019/554 de la Commission européenne impose en effet depuis juillet 2019 aux conducteurs des trains transfrontaliers de parler une des langues indiquées par le gestionnaire du réseau du pays traversé (en l'occurrence l'espagnol ou le catalan)⁹⁴. En raison de la proximité immédiate de la frontière de la gare de Portbou, qui servait à des manœuvres techniques transfrontalières, cette liaison bénéficiait jusqu'à d'une dérogation, qui a pris fin au 1^{er} juillet 2022 : depuis cette date, et du fait de l'insuffisante maîtrise de l'espagnol par les cheminots concernés, la desserte de Portbou (qui n'était plus assurée que dans le sens France=>Espagne) est supprimée, mettant ainsi fin au dernier vestige du caractère international du réseau TET. La liaison Cerbère=>Portbou est assurée par autocar, ce qui contraint les voyageurs du train de nuit à une double interconnexion pour prolonger leur trajet en Espagne, à la place d'une simple correspondance.

B. LA CONCRÉTISATION DE LA RELANCE

Conformément à la convention 2016-2020 (prolongée d'un an) qui lui en donnait la possibilité, l'État a décidé de demander à SNCF Voyageurs de remettre en circulation deux lignes de nuit en lui déléguant directement leur exploitation *via* son activité Intercités de nuit.

1. Une amorce par deux restaurations de lignes

Le coup d'envoi est donné le 20 mai 2021, avec la restauration de la liaison entre Paris et Nice, 4 ans après sa fermeture et après un report d'un mois à cause de la crise sanitaire. Elle est alors prévue pour circuler quotidiennement sur 1088 km avec 1 aller-retour par nuit, pour une durée de trajet de 12 heures environ (soit le double du temps du même trajet en TGV) dont 8 heures sans arrêt commercial, et 6 dessertes intermédiaires, toutes situées sur la côte à partir de Marseille. L'objectif affiché par le Premier ministre de l'époque Jean Castex – qui voyagea à bord pour marquer l'inauguration – répondait surtout à une mission d'écologie et de désenclavement territorial depuis la capitale pour un segment de voyageurs à budget restreint. Au vu de la forte attractivité touristique de la Côte d'Azur, le train de nuit constitue également une opportunité de compléter l'offre de transport depuis l'Île-de-France pour des touristes soucieux d'économiser une nuit d'hôtel sur place.

⁹² Degaugue M. H., 2018, in *La Dépêche*

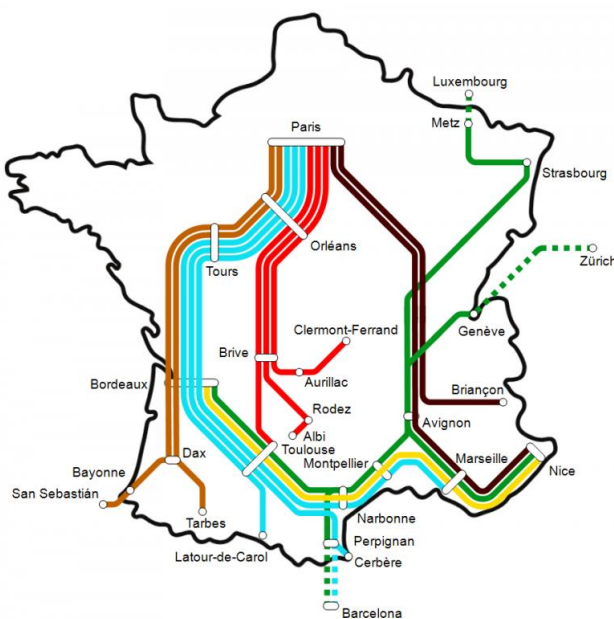
⁹³ Richaud G., 2022, in *CentrePresseAveyron*

⁹⁴ Règlement (UE) 2019/554 de la commission du 5 avril 2019, Modifiant l'annexe vi de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du conseil relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la communauté ; point 8 : « *Le conducteur qui doit communiquer avec le gestionnaire de l'infrastructure sur des questions déterminantes pour la sécurité doit disposer des connaissances linguistiques nécessaires dans au moins une des langues indiquées par le gestionnaire de l'infrastructure concerné.* »

PARTIE II : ANALYSER

Dans la foulée, c'est la liaison entre Paris et Lourdes *via* Toulouse qui est à son tour remise sur les rails le 12 décembre 2021, 5 ans après sa suppression, à raison d'un aller-retour quotidien en 9 heures, dont 6 sans arrêt commercial entre les deux dessertes intermédiaires des Aubrais et de Tarbes. Cette liaison répond également à une mission de désenclavement (même si le TGV relie le territoire à Paris en 5h à 6h) et présente aussi un fort intérêt économique et touristique, dans la mesure où la ville de Lourdes est un important lieu de culte et de pèlerinage catholique qui a accueilli en 2022 près de 2,6 millions de fidèles ou de curieux provenant de toute la France et du monde⁹⁵. Cette nouvelle offre de transport peut renforcer la fréquentation – et à terme la dynamisation du territoire – en même temps qu'il peut séduire une clientèle soucieuse des prix les plus économiques. Six mois plus tard, il est décidé que cette liaison serait prolongée jusqu'à Hendaye entre le 1^{er} juillet et le 31 août 2022, afin d'absorber la hausse des déplacements vers la très touristique Côte Basque à cette période de l'année, tout en offrant une alternative plus économique au TGV. Le prolongement devait même être poussé jusqu'à Irun dans le sens Paris => Pays Basque, afin d'assurer une connexion au réseau ferroviaire espagnol, et éviter une double rupture de charge au passage de la frontière.

À cette occasion, le Ministre délégué Jean-Baptiste Djebbari tient un discours témoignant de sa volonté de constituer un réseau « d'une dizaine de lignes de trains de nuit » avant 2030 (*cf Document 28*), dont ces deux premières inaugurations devaient être le reflet et les fondations, qu'il s'agit maintenant de scruter en détail.



Document 28 : CARTE du projet de relance gouvernemental (décembre 2021) du réseau de nuit domestique à l'horizon 2030

Source : Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des Territoires (*ecologie.gouv, Train de nuit*) (consulté le 17 mai 2023)

⁹⁵ Rohr G. 2023 in *La Nouvelle République des Pyrénées*

2. La préparation du matériel et de l'offre à bord et en gare : une remise à neuf avec de l'ancien ?

Afin de préparer ces deux relances, le gouvernement a déboursé la somme de 54 millions d'euros pour rénover le matériel roulant⁹⁶. En effet, les voitures nécessaires à l'exploitation de ces deux lignes ressuscitées proviennent du matériel roulant précédemment radié en 2016 mais pas démantelé en totalité : ce processus avait en effet été retardé à cause de procédures obligatoires de désamiantage. 58 voitures Corail, âgées de 40 ans, ont donc été récupérées parmi ce stock et rénovées pour mieux répondre aux attentes contemporaines de confort (réfection des sanitaires et des éviers, amélioration des conduites d'eau ; rehoussage des couchettes ; installation du WIFI à bord, de prises électriques individuelles ; équipement d'un nouvel éclairage LED moins énergivore) et de sécurité (révision générale des voitures ; installation de centrales incendies).⁹⁷

Bien que le Paris↔Nice ait circulé dans les premiers mois grâce à la réutilisation intégrale des 7 voitures affectées normalement à la ligne Paris↔Briançon – alors fermée pour travaux, le trajet étant assuré en autocar de nuit – cette anticipation du matériel s'est avérée salutaire pour le maintien de la première ligne lors de la réouverture de la seconde. En septembre 2023, l'intégralité du matériel est rénovée.

Parallèlement, certaines gares desservies par le train de nuit ont été aménagées dans ce même souci de confort pour les voyageurs : des espaces de douches et de sanitaires ont été installés à Paris Austerlitz (pour un coût de 500 000 euros) et à Toulouse Matabiau (pour un coût de 800 000 euros), mis en service respectivement en décembre 2021 et en juin 2022. Ces espaces sont accessibles gratuitement pour les voyageurs de 1^e classe, y compris ceux à mobilité réduite.

À bord d'une de ces rames, comme dans toutes celles du réseau Intercités de nuit, le voyageur dispose d'un choix entre 3 classes de confort : « Siège inclinable », « Couchette 2^e classe » et « Couchette 1^e classe ». (cf Documents 29 à 32)

Les attributs et services propres à chaque classe sont résumés dans le tableau ci-dessous.

⁹⁶ Comité de suivi des dessertes ferroviaires, Paris-Briançon et Paris-Nice, 2022

⁹⁷ *Ibid.*

PARTIE II : ANALYSER

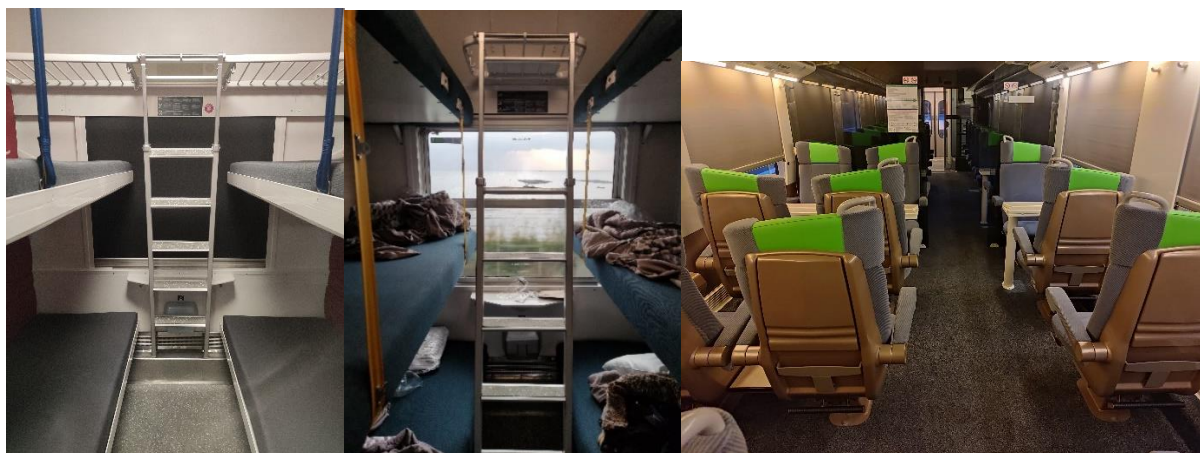
	Siège inclinable (à 45°)	Couche 2 ^e classe	Couche 1 ^e classe
Tarif d'appel	A partir de 19 €	A partir de 29 €	A partir de 39 €
Par compartiment	-	6 couchettes	4 couchettes
Par voiture	46 sièges Duo (face-à-face ou côte-à-côte) ou Carré	8 compartiments	8 compartiments
Sac de couchage / Oreiller	NON	OUI	
Kit de voyage	NON	OUI	
Prise électrique	OUI individuelle		
WIFI	OUI		
Privatisation	NON	OUI payant (dès 40 €)	
Compartiment « dames seules »	NON	OUI gratuit (sous réserve de disponibilité)	
Accès aux douches en gare	NON		OUI Gratuit

Document 29 : TABLEAU récapitulatif des classes de voyages et services associés à bord des Intercités de nuit rénovés

Source : Site Internet SNCF (sncf.com, *Voyager en train, Intercités*) (consulté le 15 mai 2023)

URL : <https://www.sncf.com/fr/offres-voyageurs/voyager-en-train/intercites/voyagez-en-intercites>

LES AMÉNAGEMENTS INTÉRIEURS



Document 30 : PHOTOGRAPHIES des trois classes de voyages d'un Intercités de nuit

Source : Paul Bittard, 2023

A droite : Un compartiment de « Couchettes 1^e classe », d'une capacité de 4 voyageurs.

Source : Paul Bittard, samedi 11 juin 2023 (21h37), IC de Nuit n°3742 Lourdes=>Paris

Au centre : Un compartiment de « Couchettes 2^e classe », d'une capacité de 6 voyageurs.

Source : Paul Bittard, samedi 28 janvier 2023 (8h39), IC de Nuit n°5771 Paris=>Nice

A gauche : la voiture de sièges inclinables à 45°.

Source : Paul Bittard, samedi 11 juin 2023 (21h37), IC de Nuit n°3742 Lourdes=>Paris

Dans ces compartiments, une échelle permet l'accès aux couchettes supérieures et la sangle jaune fait office de garde-fou en prévention de chute éventuelle. Il est aussi possible de demander des filets de sécurité pour les enfants auprès du chef de bord.

LES PARTIES COMMUNES À BORD ET EN GARE



Document 31 : PHOTOGRAPHIES des parties communes d'un Intercités de nuit à bord et en gare

À gauche : une voiture Corail « Couchettes 2^e classe » rénovée d'une rame Intercités de nuit à destination de Nice. À noter le marchepied, qui complique (voire rend impossible) l'accès au train pour les passagers à mobilité réduite.

Source : Paul Bittard, vendredi 27 janvier 2023 (21h07), IC de Nuit n°5771 Paris-Nice

Au centre : un espace de rangement pour les vélos dans la même voiture que le compartiment de services et celui de l'équipe navigante.

Source : Paul Bittard, vendredi 27 janvier 2023 (22h36), IC de Nuit n°5771 Paris-Nice

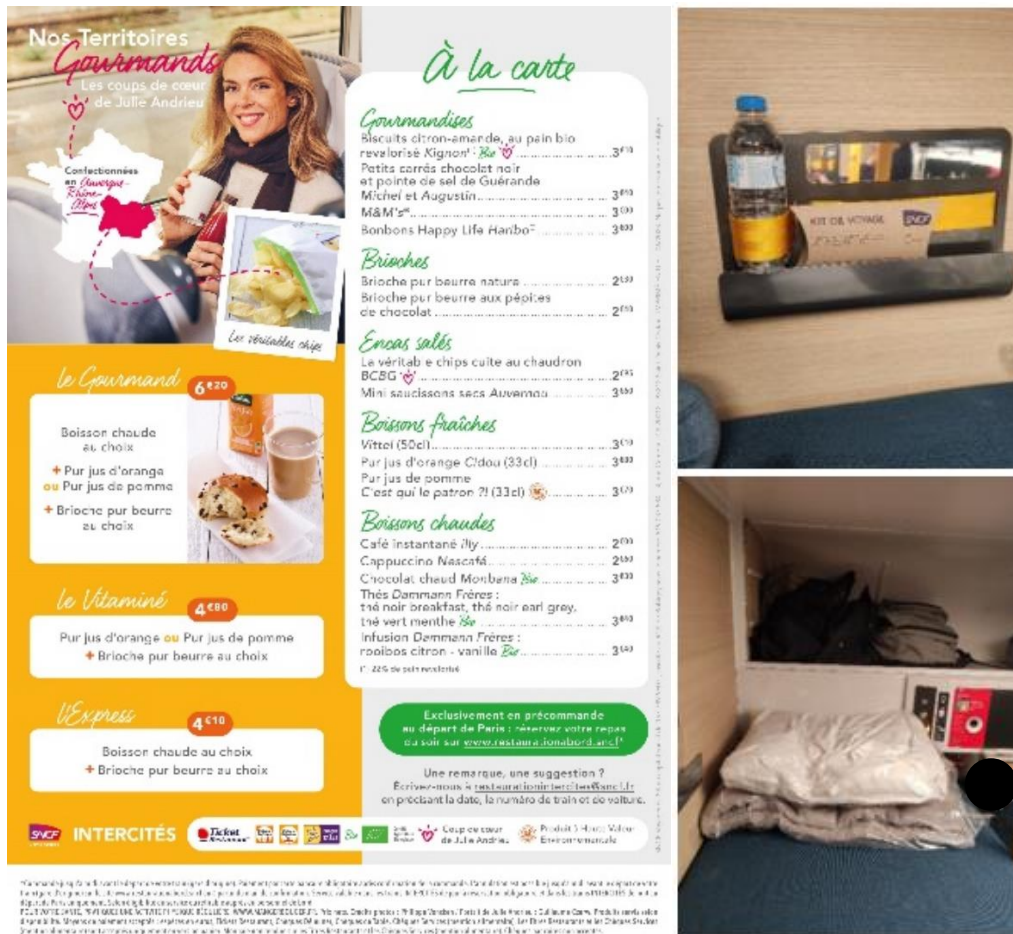
À droite : cabine de douche à Paris Austerlitz, réservé aux voyageurs de 1^e classe. Situé en face des voies 4 et 5 dans l'espace « Services », l'espace « Douches » comporte 6 pièces individuelles (dont 2 dédiées aux PMR) avec des toilettes, un lavabo, une cabine de douche, un porte-bagages et un distributeur de savon. Le temps d'occupation est limité à 15 minutes. Un agent assure l'accueil au comptoir, l'assistance et la distribution des serviettes ; un autre effectue un service de nettoyage continu (tous deux issus d'une société prestataire). Le salon d'attente abrite une machine à Nespresso avec capsules en libre-service.

Source : Paul Bittard, dimanche 11 juin 2023 (7h34)

Chaque mission comporte également un compartiment de services, avec une offre de restauration (limitée à des boissons et du *snacking* pour le soir et le matin) vendue par *Newrest*, le prestataire de la restauration embarquée pour la SNCF. La précommande de formules petit-déjeuner « Nuit » est également possible non pas sur *SNCF Connect* mais sur le site www.restaurationbord.sncf jusqu'au jour J avant 12h et uniquement dans le sens Paris => Régions.

PARTIE II : ANALYSER

LES SERVICES ET PRESTATIONS À BORD



Document 32 : PHOTOGRAPHIES des prestations disponibles à bord d'un Intercités de nuit

Source : Paul Bittard, 2023

À gauche : la bouteille d'eau et le kit de voyage individuel disponible sur chaque couchette (1^e et 2^e classe), comprenant une paire de bouchons d'oreilles, un masque pour les yeux, un paquet de mouchoirs, une lingette rafraîchissante et une pastille de pâte dentaire.

Source : Paul Bittard, vendredi 27 janvier 2023 (21h28), IC de Nuit n°5771 Paris=>Nice

Au centre : l'oreiller et le sac de couchage individuel sous plastique, la lampe et la prise individuelle (qui, ce jour-là, ne fonctionnait pas⁹⁸), l'alarme d'arrêt d'urgence et l'espace-bagages. À noter qu'il est bien plus facile d'y accéder depuis les couchettes supérieures.

Source : Paul Bittard, vendredi 27 janvier 2023 (21h27), IC de Nuit n°5771 Paris=>Nice

À droite : la carte de restauration Newrest adaptée aux Intercités de nuit, auprès de l'agent de service. Trois formules d'un petit-déjeuner – minimal – complètent l'offre et sont ouvertes à la précommande.

Source : Site Internet SNCF Connect ([sncf-connect.com](https://www.sncf-connect.com), Billets, Tous les services) (consulté le 21 mai 2023)

URL : <https://www.sncf-connect.com/train/services-train/restauration-intercites>

Par rapport à d'autres compagnies comme ÖBB *Nightjet*, le confort et l'offre de services paraissent assez sommaires. Même après rénovation, les Intercités de nuit sont tous dépourvus de voitures-lits, de douches et d'un service de restauration complet avec des plats chauds ou des boissons fraîches⁹⁹.

⁹⁸ Voir Annexe « Compte-rendu du voyage Paris⇄Nice en Intercités de Nuit »

⁹⁹ Le compartiment de services n'étant pas dimensionné pour inclure un réfrigérateur ou un four à micro-ondes

PARTIE II : ANALYSER

Les avantages obtenus en 1^e classe par rapport à la 2^e classe se limitent à un gain d'espace par passager (et la possibilité de se tenir assis sur sa couchette), et à un accès gratuit aux espaces sanitaires dans les deux gares dotées d'un tel service.

En regard des principales exigences des voyageurs en matière de sécurité (*cf Partie II, sous-partie 2, C., 1.*), l'offre semble y répondre : les femmes seules ont la possibilité de voyager dans un compartiment qui leur est réservé, sans frais supplémentaires, à proximité immédiate de celui de l'équipe navigante en cas de problème. Il est aussi possible de verrouiller les compartiments de l'intérieur. Enfin, lors des arrêts techniques, des équipes de la sûreté ferroviaire patrouillent sur les quais pour empêcher toute intrusion à bord.

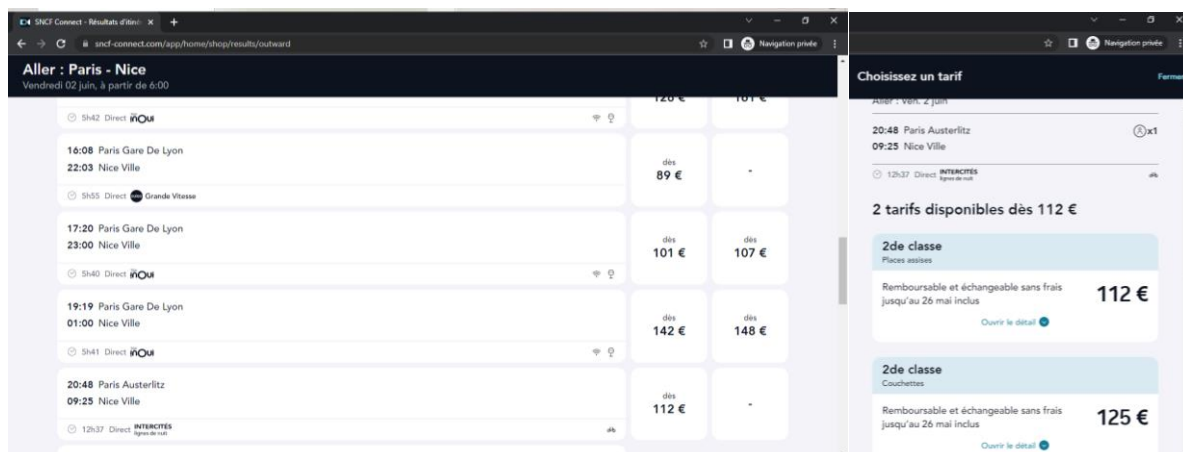
Enfin, l'accessibilité est inégale bien que des options soient prévues en ce sens : elle est garantie dans les espaces de douches des gares concernées, et il est possible de réserver une couchette inférieure en priorité à l'achat du billet. Pour autant les rames, par la différence de niveau entre le quai et le plancher, ne sont en elles-mêmes pas accessibles à tous les publics et les espaces intérieurs ne sont pas dimensionnés pour des fauteuils roulants.

D'une manière générale, sauf peut-être dans les « Couchettes 1^e classe », ces trains semblent bien peu adaptés à une clientèle professionnelle devant travailler durant le trajet ou à l'arrivée, malgré la généralisation du WIFI et l'installation de prises électriques : les « Couchettes 2^e classe » ne permettent pas de s'y tenir assis et les sièges inclinables ne garantissent pas un sommeil réparateur ; l'offre de restauration reste en outre assez sommaire.

La segmentation de l'offre paraît donc assez réduite, et vise en premier lieu les voyageurs sensibles à l'argument économique : lorsqu'un Intercités de nuit complète une offre plurimodale pour un même trajet, comme c'est le cas pour un Paris↔Nice, il s'adresse d'abord et avant tout à un public au budget trop limité pour effectuer le même trajet en TGV ou en avion, comme des étudiants, des touristes ou des familles, et les prix d'entrée attractifs expliquent des prestations minimales. Le comité de suivi des dessertes ferroviaires assure par ailleurs que 65% des billets pour un Paris↔Nice ont été vendus à moins de 65 € pour l'année 2022. Toutefois, ces tarifs peuvent considérablement augmenter en période de pointe ou en réservation tardive (jusqu'à 112 € pour un Paris => Nice en place assise un vendredi soir réservé une semaine à l'avance ! (*cf Document 33*)) : cette grande élasticité tient au fait que l'État n'impose à Intercités qu'un prix d'appel (*cf Document 29*) sans plafonnement et laisse à l'opérateur toute liberté pour tarifier les billets en *yield management*¹⁰⁰. L'attractivité des tarifs n'étant pas réglementaire mais uniquement due à la conjoncture d'un marché volatile, il serait donc fragile de fonder la compétitivité du train de nuit sur ce seul argument économique.

¹⁰⁰ Voir Annexe « Entretien avec M. Olivier Metge »

PARTIE II : ANALYSER



Document 33 : CAPTURE D'ÉCRAN des tarifs proposés selon la classe pour un trajet en Intercités de nuit Paris Austerlitz ↔ Nice Ville le vendredi 2 juin 2023

Source : Site Internet SNCF Connect (snf-connect.com, Réserver, Billets de trains) (consulté le 2 juin 2023)

Commentaire sur le document 33

Réservation effectuée le 26 mai 2023 à 10h00. La 1^e classe affiche complet. Les prix s'échelonnent pour TGV Inoui entre 101 € et 142 € en 2de classe ; pour Ouigo Grande Vitesse entre 89 et 99 € ; pour un trajet avec correspondance entre 94 € et 142 €.

Le prix de l'Intercités de nuit peut paraître élevé par rapport au niveau de confort proposé et reste relativement compétitif par rapport à la grande vitesse : dans ce cas présent, c'est l'économie d'une nuit d'hôtel sur place qui peut déterminer le choix du voyageur en faveur du train de nuit.

3. Les modalités opérationnelles de l'exploitation des lignes relancées : mutualisation des moyens matériels et centralisation de la logistique

Ces trains sont tractés par des locomotives BB 26000, BB 22200 BB 15000 et BB 7200, de la famille des « nez cassés », bicourant, aptes à circuler sur les réseaux à tension 25 000 volts alternatifs ou 15 000 volts continus, auxquelles s'ajoutent 4 locomotives diesel pour les portions de lignes non électrifiées (cf Document 50). Une locomotive tracte un seul train, dont chaque tranche est ensuite tractée à son tour par une locomotive qui la réceptionne au point de découplage jusqu'à la destination finale (avant de revenir à son point de départ par le trajet inverse). Les locomotives sont donc exploitées de manière à circuler le moins possible pour allonger leur durée de vie.

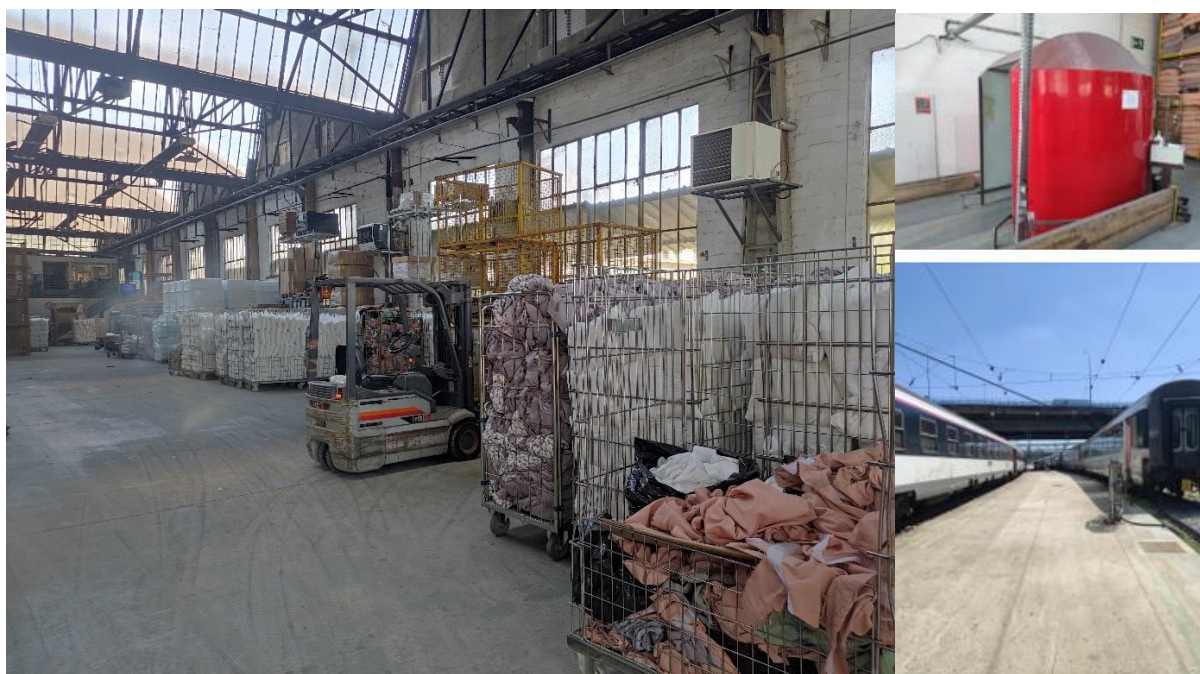
Ces deux lignes sont pleinement intégrées avec les autres par couplage selon la méthode des tranches, dont le principe a été évoqué en plus haut (cf Partie II, sous-partie 3, A.). Le Paris ↔ Nice partage une partie de son trajet avec le Paris ↔ Briançon ; le Paris ↔ Lourdes/Hendaye est intégré au groupe « Pyrénéen » (Cf Document 36).

Des arrêts de service sont également effectués (jusqu'à trois) pour coupler et découpler les tranches et adjoindre ou retirer les locomotives mais également pour renouveler l'équipe navigante : la durée du temps de travail légal est souvent inférieure à la durée du voyage, d'autant plus qu'un agent débute son service bien avant le départ du train (pour contrôle de sécurité et accueil à l'embarquement) et termine après l'arrivée en gare (pour établir des rapports et la comptabilité des recettes des

PARTIE II : ANALYSER

régularisations sur place). L'hébergement des équipes en découchage se fait en gare (comme à Latour-de-Carol), en foyer dédié ou en hôtel de la société partenaire *Orféa*. De plus, l'adjonction de plusieurs tranches augmente le nombre de voitures par train (jusqu'à 15 à l'arrivée à Paris Austerlitz), ce qui nécessite un renforcement des effectifs au cours du voyage pour assurer la sécurité d'un bout à l'autre de la rame. La relève ne concerne cependant pas l'agent commercial de la société *Newrest* affecté au service de nettoyage et à la vente de produits à bord.

En raison du caractère faiblement hôtelier des Intercités de nuit, le remplacement et le nettoyage quotidiens de la literie pour chaque couchette constituent le défi majeur. Cette mission est accomplie par *Geoparts*, une filiale de *Geodis* dans l'entrepôt consacré à cette tâche au technicentre de Paris Austerlitz, tandis que la société *USP* se charge d'embarquer le tout à bord. Le chargement comprend les quantités nécessaires à la fois pour les trajets aller et retour (cf Document 34). Le (dé)chargement de l'offre de restauration est quant à lui effectué directement sur le quai avant le départ.



Document 34 : PHOTOGRAPHIES de la zone dédiée à la logistique des pièces de literie et des kits de nuit au technicentre de Paris Austerlitz (Masséna)

Sources : Paul Bittard, juin 2023

À gauche : espace de stockage des pièces de literie et des kits usagés et neufs dans des gabardes (chariots métalliques). À noter la présence du véhicule utilisé pour la traction des gabardes.

Source : Paul Bittard, mercredi 14 juin 2023 (14h22) Technicentre Paris Austerlitz

En haut à droite : sas destiné à la vérification du nombre de sacs de literie et de kits présents dans chaque gabarde pour un même train (par comptage automatique).

Source : Paul Bittard, mercredi 14 juin 2023 (14h25) Technicentre Paris Austerlitz

En bas à droite : espace de formage réservé à la maintenance et à la préparation des trains au départ (chargement de la literie par les fenêtres de chaque compartiment). À noter la largeur du quai pour ces deux voies, dimensionné pour faciliter la circulation du véhicule de traction et des gabardes.

Source : Paul Bittard, mercredi 14 juin 2023 (14h49) Technicentre Paris Austerlitz

PARTIE II : ANALYSER

C'est également au technicentre de Paris Austerlitz qu'est centralisée la maintenance de niveau 2 à 3¹⁰¹ des 138 voitures Corail de nuit (même si certaines opérations sont encore effectuées dans les technicentres de Bordeaux ou de Villeneuve-Saint-Georges), dans une logique de rationalisation maximale des moyens matériels. Les locomotives qui assurent la traction depuis Paris jusqu'à l'arrêt technique de découplage y sont également révisées.

En définitive, on pourrait synthétiser comme suit les schémas généraux de combinaisons des trains pour plusieurs lignes (*cf Document 34*), qui sont toutefois à prendre avec précaution et à moduler par prise en compte des variations de circulations des trains sur chaque ligne (*cf Document 35*).

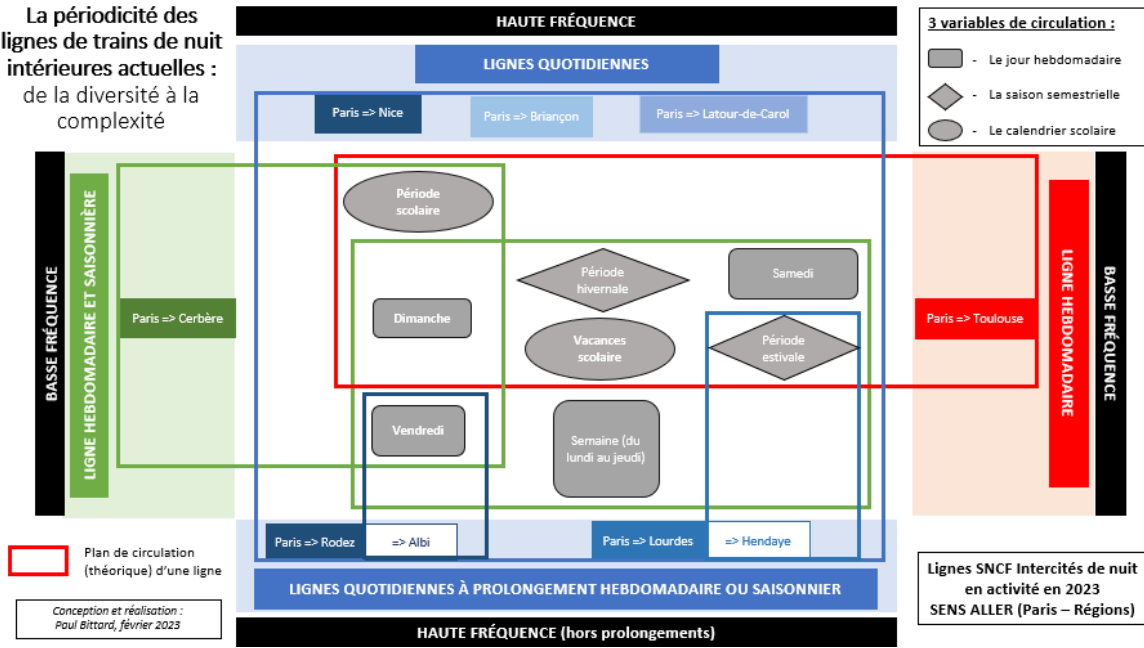
Commentaire sur le document 35 (suivant)

Le schéma de combinaison des lignes n'est que théorique et peut de surcroît être modifié non plus en fonction de variables de circulation, mais de fréquentation. À titre d'exemple, le Paris ↔ Briançon et le Paris ↔ Nice, des liaisons quotidiennes annuelles, sont exploités séparément durant la période hivernale, afin d'absorber le pic de fréquentation du premier vers les domaines skiables des Alpes grâce à un train dédié et composé de davantage de voitures ; le Paris ↔ Lourdes transitant normalement par Toulouse et Limoges est dévié par Bordeaux en semaine en raison de travaux. Les horaires des départ et arrivée sont fréquemment adaptés en conséquence. Il est également susceptible d'être réactualisé avec la relance prochaine de nouvelles lignes TET de nuit.

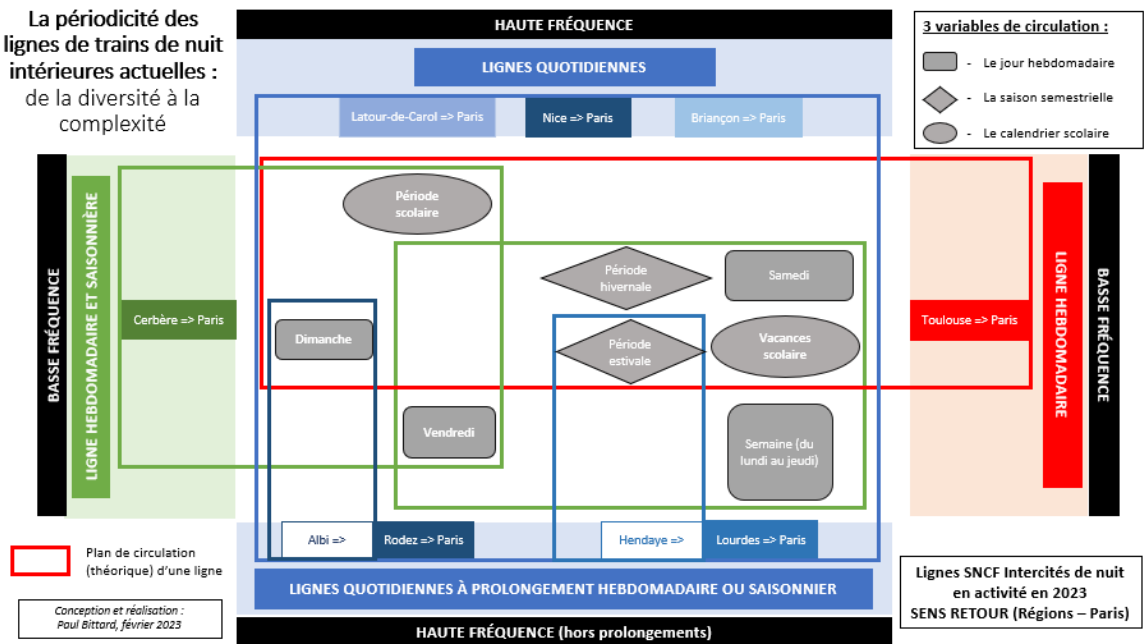
¹⁰¹ Voir Annexe « Visite du Technicentre de Paris Austerlitz »

PARTIE II : ANALYSER

La périodicité des lignes de trains de nuit intérieures actuelles : de la diversité à la complexité



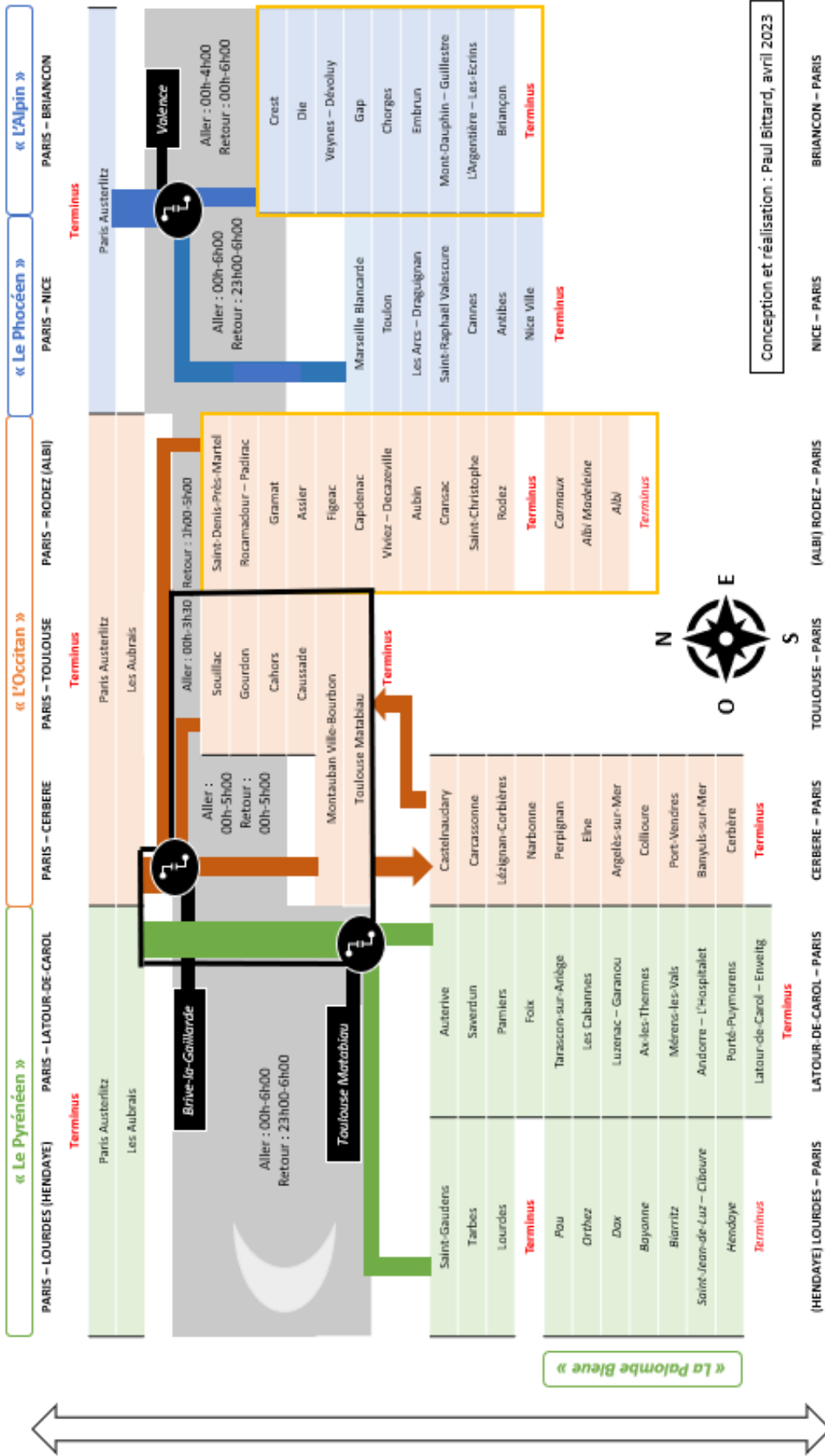
La périodicité des lignes de trains de nuit intérieures actuelles : de la diversité à la complexité



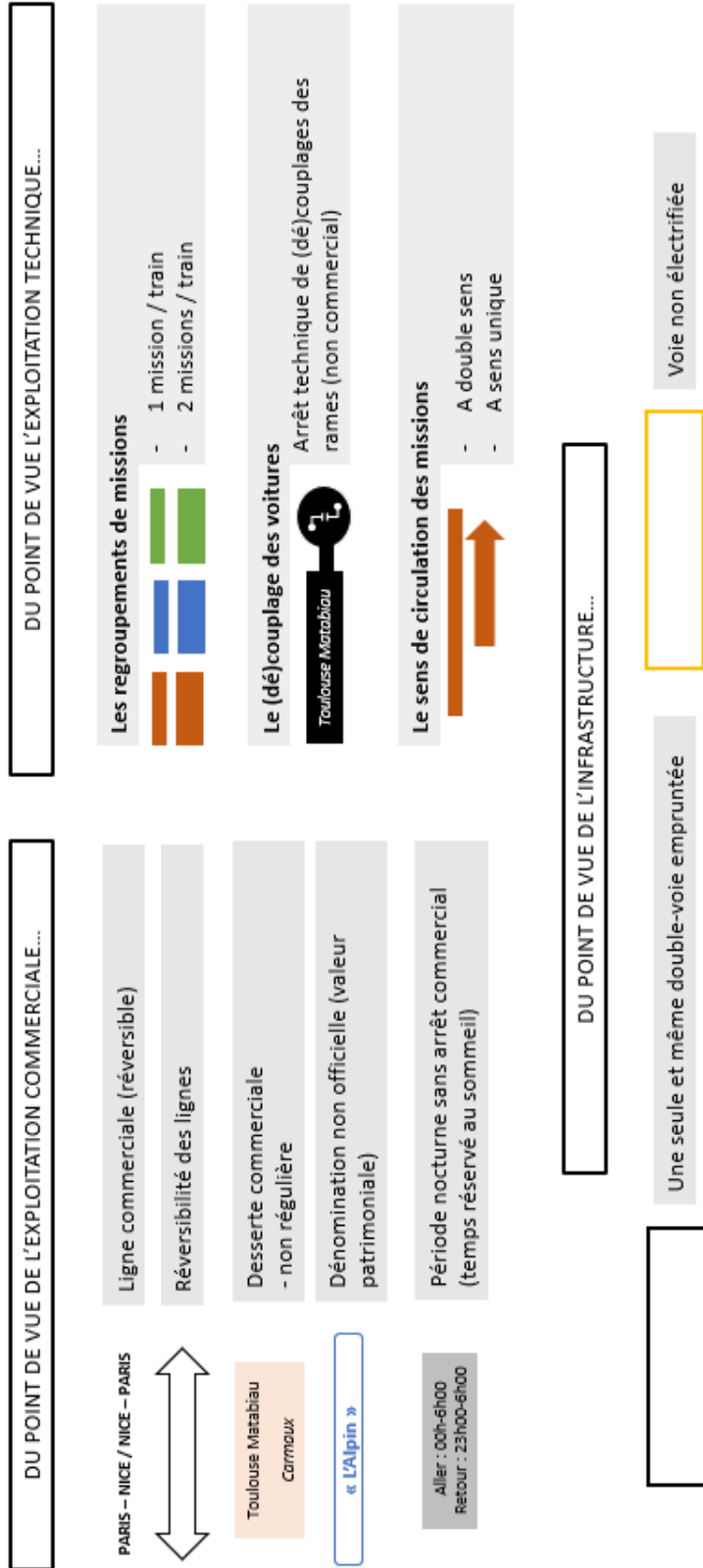
Document 35 : SYNTHÈSES des variations de la périodicité des lignes Intercités de nuit en septembre 2023 (sens Aller et sens Retour vers et depuis Paris)

Conception et réalisation : Paul Bittard, septembre 2023

PARTIE II : ANALYSER



L'organisation théorique des Intercités de Nuit en France en septembre 2023 :
lecture synthétique des différents niveaux d'exploitation superposés



4. Le bilan provisoire en 2023 : des résultats encourageants malgré une remise sur les rails laborieuse

Les deux lignes relancées présentent mi-2023 un bilan contrasté.

Le Paris↔Nice connaît un fort succès depuis sa remise en circulation : en 2022, la fréquentation atteint 124 811 voyageurs (jusqu'en octobre), dont 40% effectuent l'intégralité du trajet. Cela représente une hausse du nombre de voyageurs de 124% par rapport à 2021. Il s'agit de la ligne la plus fréquentée du réseau Intercités de nuit.¹⁰²

Le Paris↔Lourdes/Hendaye a connu des débuts plus laborieux : à peine relancé en décembre 2021, il a accumulé des retards, des suppressions et des modifications de parcours, au point que ces dysfonctionnements avaient pris une tournure politique¹⁰³. Sommée d'améliorer sa prestation, la direction de la SNCF avait invoqué les mauvaises conditions climatiques de l'hiver, et notamment la présence de givre sur les caténaires, comme cause de ces problèmes. Les syndicats, CGT Cheminots en tête, avaient quant à eux dénoncé un manque de moyens matériels – et notamment de trains-racleurs, pour remédier aux impacts du givre – et humains, avec une pénurie d'ASCT¹⁰⁴ nécessaires pour assurer l'intégralité du service. Cela a conduit à avancer le terminus de certains trains à Toulouse Matabiau durant les vacances de Noël 2021, avec une correspondance par TER jusqu'à Tarbes et Lourdes.¹⁰⁵

De plus, un programme de travaux (régénération des voies, des caténaires et des tunnels) a entraîné la fermeture de la voie entre Lannemezan et Tarbes du 12 octobre 2022 au 31 mars 2023. Durant ces six mois, la liaison nocturne a subi une suspension totale entre Tarbes et Toulouse ; les voyageurs pour Tarbes et Lourdes devaient embarquer dans le train pour Latour-de-Carol et emprunter une correspondance à Auterive par autocar, spécialement affrété pour assurer la continuité du trajet, au prix d'une rupture de charge et d'un allongement de parcours compris entre 1h30 et 1h50.¹⁰⁶

L'amélioration de la desserte s'est traduite dès la fin des travaux par l'instauration d'un nouvel arrêt commercial en gare de Saint-Gaudens à partir de mai 2023, qui n'était plus desservie par les trains de nuit depuis 2014.

Toujours est-il que la relance des trains de nuit se trouve juridiquement et politiquement confirmée par la nouvelle convention TET signée entre l'État et SNCF Voyageurs, pour la décennie 2022 – 2031 (*cf Partie III, sous-partie 3, B.*) : les obligations de dessertes de chaque ligne sont spécifiées dans son annexe 3C et elle prévoit la possibilité d'ouvrir de nouvelles lignes.

C. SUR LA MÊME LANCÉE, DES LIGNES PROCHAINEMENT RELANCÉES

Conformément au plan présenté par le gouvernement, deux lignes supplémentaires doivent rouvrir dans un futur proche.

¹⁰² Comité de suivi des dessertes ferroviaires Paris–Briançon et Paris–Nice, 2022

¹⁰³ Hisbacq F. 2022 in *L'Actu*

¹⁰⁴ Agent de Service Commercial Train, ou « contrôleur » dans le langage courant

¹⁰⁵ Neidhardt C., 2022 in *France 3 Occitanie*

¹⁰⁶ Marqué C., 2022, in *La Nouvelle République des Pyrénées*

PARTIE II : ANALYSER

La ligne Paris↔Aurillac sera inaugurée en décembre 2023 : 3 voitures couplées au Paris↔Rodez jusqu'à Brive-la-Gaillarde seront détachées pour desservir Saint-Denis-Près-Martel, Laroquebrou, Bretenoux – Biars et Aurillac, uniquement les weekends, puis durant les vacances scolaires de la zone C (celles de l'Île-de-France, ce qui peut sembler restrictif pour une liaison à vocation de désenclavement territorial). Le départ des 2 trains de Paris se fera à 19h40 pour une arrivée prévue à Aurillac à 8h20. Le coût d'exploitation pour les finances publiques de cette ligne à cette fréquence est estimé par l'État à 1,8 million d'euros par an.¹⁰⁷

En 2024, c'est la relance de la ligne Paris↔Hendaye *via* Bordeaux qui ressuscitera dans son intégralité la « Palombe Bleue ». Les modalités d'exploitation sont encore en phase d'élaboration.

Une fois ces deux lignes relancées, le réseau des TET de nuit sera domestique, radial et sans interconnexion avec les réseaux étrangers. Contrairement à ce que suggérerait une carte fixe, la France ne sera pas uniformément ni régulièrement parcourue par 8 lignes de trains de nuit du fait de la variation de fréquence de circulation et notamment de leur saisonnalité. Par rapport au projet initial (*cf Document 28*), la relance apparaît encore embryonnaire malgré le calendrier soutenu des ouvertures annoncées.

CONCLUSION

Un succès relatif sur des fondations fragiles

Les annonces sont donc concrétisées par un rétropédalage politique et la remise sur les rails de quelques lignes dont la suppression semble rétrospectivement une erreur rapidement rectifiée.

Toutefois, la conjoncture de dynamiques favorables au train de nuit en Europe ne peut suffire à impulser un réseau digne des meilleurs exemples étrangers : en considérant l'ensemble des lignes en circulation d'ici à la fin de l'année 2023, l'offre reste modeste malgré quelques innovations et est assurée par un matériel roulant en sursis malgré des programmes de rénovation. Le réseau français ne tient pas la comparaison avec le réseau autrichien, les investissements en France étant bien modestes en comparaison de ceux concédés en Autriche.

Compte tenu de ses contraintes à l'exploitation et à la commercialisation, cette activité en résurrection paraît s'intégrer tant bien que mal dans le système ferroviaire français. Mais pour combien de temps ? La seule utilité sociale du train de nuit révélée par la fréquentation croissante d'une clientèle plus ou moins fidélisée ne saurait garantir sa pérennité. Il apparaît nécessaire de confronter le dynamisme de la relance avec les évolutions techniques et juridiques du cadre ferroviaire dans lequel cette activité s'insère, et étudier comment celles-ci sont appréhendées et anticipées.

¹⁰⁷ Gastal N., 2023, in *Actu Cantal*

PARTIE III CONFRONTER

le processus de relance des trains de nuit avec les réalités et les évolutions du système ferroviaire

Une adéquation délicate dans un système français
entre crises et profondes mutations

INTRODUCTION

Un besoin fondamental d'encadrement et d'accompagnement de la relance

Le processus de reconstitution d'un réseau domestique de trains de nuit semble donc enclenché et soutenu par la perspective de la réouverture d'une ligne TET de nuit Paris ⇔ Aurillac à la fin de l'année 2023.

La poursuite de cette dynamique est cependant conditionnée à deux impératifs fondamentaux :

- d'une part, l'entretien d'un réseau d'infrastructures performant et en capacité d'accueillir cette activité bien à part dans le transport de voyageurs longue distance et génératrice de contraintes ;
- d'autre part, un pilotage prévoyant et efficace du développement des trains de nuit par l'État, en concertation avec l'ensemble des acteurs mobilisés, afin d'intégrer cette activité parmi les autres, et de l'aider à surmonter les obstacles structurels du réseau et du marché ferroviaire.

Ce double impératif est rendu d'autant plus nécessaire dans le contexte de profondes mutations techniques et juridiques du système français, tantôt pour remédier à des défaillances trop longtemps négligées, tantôt pour préparer la constitution d'un espace ferroviaire européen unifié, harmonisé et régulé par la libre concurrence.

Cette partie davantage critique s'appuiera sur une part importante de réflexion personnelle étayée par des éléments issus de l'expérience de terrain au technicentre de Paris Austerlitz, ainsi que de la documentation technique et juridique sur l'évolution du cadre ferroviaire et l'avancement de différents projets sur le réseau. Ces éléments seront également éclairés par les avis des différentes parties prenantes concourant, à leur manière et leur degré, envers et contre tout, à l'essor des trains de nuit.

SOUS-PARTIE 1 : Un système ferroviaire durablement inadapté à l'essor des trains de nuit

A. L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE : UNE OBSOLESCENCE À ENDIGUER PAR DES CHANTIERS NOCTURNES DE TRÈS LONG TERME

1. Face à la dégradation généralisée des lignes, une rénovation sélective
2. Un projet de portée nationale : la commande centralisée des aiguillages
3. Un projet de portée européenne : l'ERTMS
4. Une accélération des chantiers impossible ?

B. LE MATÉRIEL ROULANT : UN SURSIS DE COURTE ÉCHEANCE DEVANT L'IMPASSE DU RENOUELEMENT

1. Les différents schémas théoriques de renouvellement...
2. ... seraient-ils applicables pour le cas de la France ?
3. L'adéquation d'un nouveau matériel supplémentaire aux spécificités techniques et organisationnelles du système ferroviaire français

SOUS-PARTIE 2 : La gouvernance des TET de nuit : un modèle introuvable ?

A. UN ACCOMPAGNEMENT INCOHÉRENT DE L'ESSOR DES TET DE NUIT

1. Le financement des TET : un mécanisme réformé, un budget à consolider
2. Des choix politiques d'organisation du cadre ferroviaire défavorables aux trains de nuit

B. LES TET DE NUIT DANS LES STRATÉGIES GLOBALES DE TRANSPORT LONGUE DISTANCE : UN DOUBLE-JEU DE L'ÉTAT ET DE SNCF VOYAGEURS ?

C. LA RÉGIONALISATION COMME NOUVELLE PRATIQUE DE GOUVERNANCE ?

SOUS-PARTIE 3 : L'ouverture à la concurrence : un levier de développement des trains de nuit ?

A. LE CADRE JURIDIQUE : UN PROCESSUS À PLUSIEURS VITESSES

B. EN CAS D'ATTRIBUTION À LA CONCURRENCE D'UNE DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC DES TET DE NUIT

C. EN CAS D'ENTRÉE DE LA CONCURRENCE SUR LE MARCHÉ PAR DES SERVICES LIBREMENT ORGANISÉS DE TRAINS DE NUIT

SOUS-PARTIE 1

Un système ferroviaire durablement inadapté à l'essor des trains de nuit

A. L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE : UNE OBSOLESCENCE À ENDIGUER PAR DES CHANTIERS NOCTURNES DE TRÈS LONG TERME

Le réseau ferré français fait et fera l'objet de nombreux chantiers liés à différents projets de rénovation et de modernisation de ses infrastructures (renouvellement des voies, commande centralisée des aiguillages, déploiement de l'ERTMS, etc.). Les trains de nuit sont susceptibles d'en subir les conséquences si les travaux liés à l'ensemble de ces projets sont prévus sur plusieurs années, voire plusieurs décennies, et sont menés durant la nuit. Le premier d'entre eux concerne la régénération, urgentissime, des voies et des infrastructures ferroviaires qui conduira certainement à des travaux nocturnes sur les voies, y compris celles parcourues par les trains de nuit.

1. Face à la dégradation généralisée des lignes, une rénovation sélective

La **dégradation de l'infrastructure ferroviaire** est réelle du fait de son vieillissement. Treize ans après le très alarmant « rapport Rivier », le non moins retentissant rapport « Avenir sur le Transport ferroviaire », dit aussi « rapport Spinetta »¹⁰⁸ publié en 2018 pointait un état d'usure généralisée du réseau ferré, y compris dans ses branches structurantes, qu'un effort de rénovation tardif entrepris en 2006 – avec un triplement progressif des investissements jusqu'en 2015¹⁰⁹ – n'avait pas suffi à résorber.

Face au retard accumulé depuis des décennies dans l'entretien et le renouvellement des voies, la durée estimée de fonctionnement normal de la totalité du réseau ne dépassait pas les 10 ans. Le rapport préconisait de recentrer les investissements financiers pour remplacer les éléments les plus vétustes sur les lignes les plus fréquentées selon la classification UIC, et celles dont l'utilité socio-économique était démontrée au cas par cas. Les efforts financiers pour cette seule opération étaient estimés à 3 milliards d'euros sur 10 ans (p.47).

Ce redimensionnement privait toutes les autres « petites lignes » d'investissements qui n'apparaissaient plus justifiés du point de vue du rapport Spinetta, et pour lesquelles était envisagées à terme leur fermeture ou leur reprise en charge intégrale par les seules Régions.

Concrètement, tous les efforts financiers de l'État et du gestionnaire de réseau devaient être consacrés à l'entretien des LGV et au renouvellement des lignes classiques structurantes, dont les radiales parisiennes et la Transversale Sud, ce qui condamnait les lignes classées UIC 7 à 9 – qui avaient le plus souffert d'un retard d'entretien auquel il fallait se résigner – voire celles classées UIC 5 à 6 (quand-bien même la classification UIC ne définit pas l'utilité socio-économique des lignes, mais est établie uniquement en fonction du nombre et du poids des trains circulant sur ces lignes).¹¹⁰

¹⁰⁸ *Rapport au Premier Ministre*, « L'avenir du Transport ferroviaire », sous la direction de Jean-Cyril Spinetta, 2018

¹⁰⁹ De 1 milliard d'euros en 2005 à 3 milliards d'euros en 2015 (p.21)

¹¹⁰ P. Perennes, 2021 (p.2-3)

PARTIE III : CONFRONTER



Source : « Lignes de desserte fine du territoire : une nouvelle méthode pour les projets de modernisation ». SNCF Réseau. 10/2018.

Document 37 : CARTE des lignes classées UIC 7 à 9 sur le réseau ferré français en 2018

Source : Fédération nationale des travaux publics, 2019 (p.3)

Or il se trouve que, encore aujourd'hui et pour les futures lignes, les trains de nuit circulent sur des lignes classées dans ces deux dernières catégories : la ligne de Livran à Briançon, de Brive à Rodez, ou de Brive à Aurillac relèvent de la catégorie UIC 7 à 9, parmi les moins circulées et les moins entretenues. Théoriquement non prioritaires pour bénéficier d'investissements, leur bon fonctionnement au-delà de 2030 aurait pu être compromis.

Alors que tous les efforts financiers de SNCF Réseau portaient sur l'entretien et la rénovation du réseau structurant (c'est-à-dire les LGV et les principales lignes classiques, grâce aux recettes des péages ferroviaires), il a fallu attendre la crise sanitaire et le plan de relance pour voir un sursaut de la part de l'État **en faveur des petites lignes**, en cohérence avec la volonté de relancer les trains de nuit.

De fait, conformément au plan de relance, la ligne Livron-Briançon a été modernisée (34 km de voies, signalisation, 16 ouvrages d'art) après 9 mois de travaux en 2021 (et 74 millions d'euros financés par l'État, les Régions les Départements et SNCF Réseau dans le cadre du CPER) qui ont fortement perturbé les circulations durant cette période avant une réouverture complète en 2022.¹¹¹

La ligne Brive-Aurillac a connu les mêmes travaux de renouvellement entre mars et août 2021 dans le cadre d'un sauvetage urgent, financé par l'État, la région Occitanie et SNCF Réseau.¹¹²

¹¹¹ Communiqué de presse « Fin des travaux de régénération de la ligne Livron et Aspres-sur-Buëch : reprise des dessertes ferroviaires entre Valence et Briançon le 12 décembre », 13 décembre 2021

¹¹² Communiqué de presse « SNCF Réseau réalise d'importants travaux de modernisation sur la ligne Brive-Aurillac du 8 mars au 27 août 2021 », 5 mars 2021

PARTIE III : CONFRONTER

Ces premiers chantiers de rénovation lourde ne marquent pourtant que le début de **l'effort colossal** à fournir en la matière et, à ce titre, les travaux de régénération n'ont pas fini de perturber les circulations de jour comme de nuit : au moins jusqu'en 2026, la ligne POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse), une des plus structurantes, fera l'objet de travaux de régénération qui conduiront à des suspensions de trafic perlées et des détournements quotidiens des trains de nuit par Bordeaux. Cela pourrait porter préjudice à toutes les tranches de « l'Occitan » et une partie du « Pyrénéen » transitant normalement par Brive et Toulouse.

Il faut dire que ce sont des **chantiers longs et complexes**¹¹³. Changer une portion de voie prend du temps et se déroule généralement en plusieurs phases. Après la préparation de la zone de chantier (qui implique d'adapter la signalisation et les limitations de vitesse à son approche), le ballast usagé doit être retiré lors de la phase de dégarnissage, avant de dessouder et démanteler les rails puis d'enlever les traverses une par une, qui sont ensuite remplacées par des éléments neufs. Un nouveau ballast est déversé en dessous de la structure, qui, elle, est soudée et soumise à des tests techniques (pour vérifier sa bonne résistance aux dilatations du fer dues aux variations de température entre le jour et la nuit). La clôture du chantier implique la remise en état des éléments de sécurité et de signalisation ferroviaire ainsi que l'évacuation des déchets et des machines. Même après la réouverture de la ligne, la vitesse reste limitée parfois plusieurs semaines pour s'assurer de la bonne stabilité de l'ouvrage. L'ensemble de ces travaux peut s'étaler sur des mois, voire davantage en cas d'aléas entraînant des retards à la restitution.

Plus entravant encore, la région de Toulouse va être au cœur d'un énorme chantier sur ses infrastructures ferroviaires pour une durée d'au moins 8 ans, en lien avec la construction de la LGV depuis Bordeaux et de la mise en place du RER métropolitain.¹¹⁴ De plus, des travaux de modernisation seront menés sur la portion entre Toulouse et Narbonne *via* Carcassonne jusqu'en 2030¹¹⁵. Ce double chantier conduira au **détournement** de deux lignes de nuit (*cf Document 38*).

Le **Paris↔Cerbère** ne transitera plus par la ligne classique Paris-Toulouse mais sera totalement déplacé sur la ligne classique Paris-Lyon-Marseille (jusqu'à Avignon), comme pour le Paris↔Nice et le Paris↔Briançon. De fait, toutes les dessertes entre Toulouse et Narbonne seront supprimées et nécessiteront des correspondances par TER, malgré la protestation des élus locaux.

La « Palombe Bleue » *via* Bordeaux, une des deux liaisons prochainement relancées en 2024, ne sera en fait que le détournement de la ligne **Paris↔Lourdes via Toulouse**, donc sans recourir à du matériel roulant supplémentaire, mais avec deux inconvénients.¹¹⁶

D'abord, ce détournement revient à abandonner la desserte de Saint-Gaudens et celle de la Côte basque à partir de Bayonne (Biarritz, Saint-Jean-de-Luz-Ciboure et Hendaye ne seront plus desservis). Ensuite, des travaux sur la voie classique jusqu'à Bordeaux conduiront à faire circuler le train sur des portions de la LGV Atlantique¹¹⁷, ce qui est absolument inédit et difficile à réaliser de l'aveu même du directeur des Intercités de nuit. Cela pose en effet un défi à la fois technique et financier : la traction de ces rames ne pourra être effectuée qu'avec les locomotives de l'infrastructure, les seules (avec les automotrices) à être équipées de la technologie **TVM***, alors mêmes qu'elles sont déjà sollicitées pour

¹¹³ Transilien, 2015

¹¹⁴ Communiqué de presse « De nouvelles dessertes pour les Intercités de nuit à compter de décembre 2023 », 25 mai 2023

¹¹⁵ Comité de suivi des dessertes de la Transversale Sud, 2021 (slide 37)

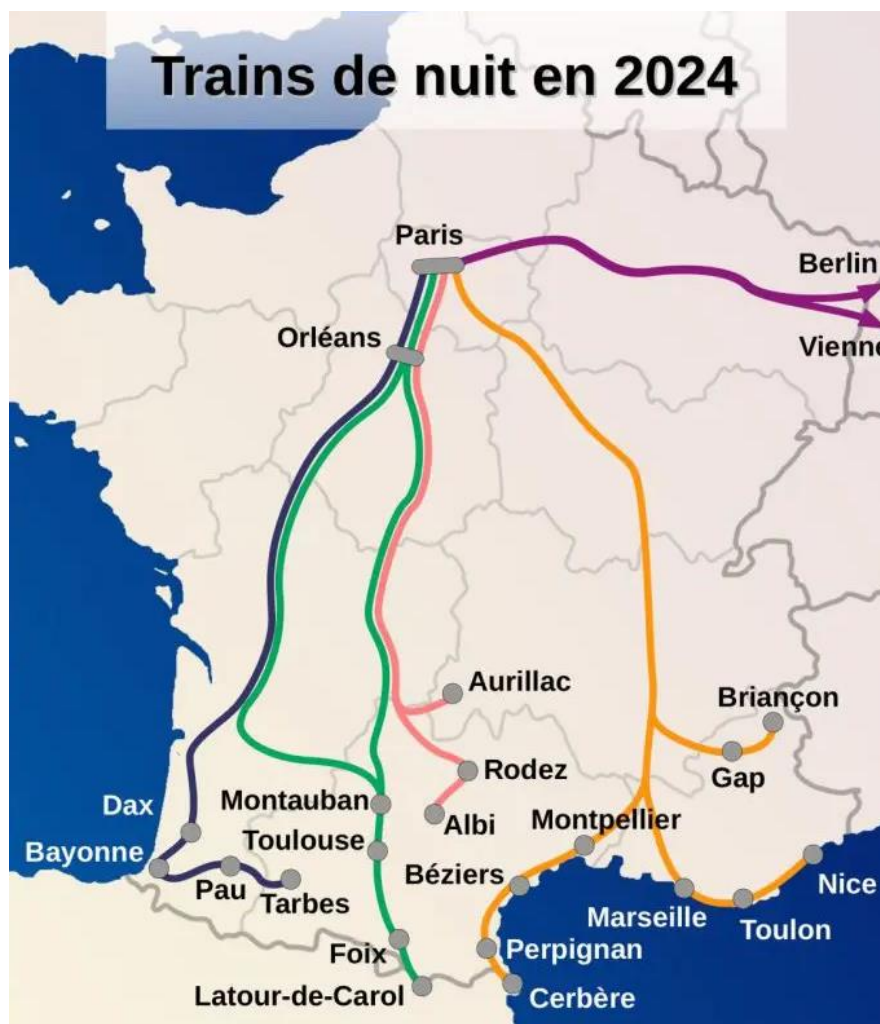
¹¹⁶ Voir Annexe « Entretien avec M. Olivier Metge »

¹¹⁷ *Ibid.*

PARTIE III : CONFRONTER

l'entretien des voies ; les tarifs élevés des péages d'accès à la LGV pourraient alourdir le coût d'exploitation de cette liaison.

Le directeur d'Intercités de nuit assure toutefois que dans le premier comme dans le second cas, la compagnie travaille en collaboration avec les collectivités (Régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie, Communauté d'agglomération du Pays Basque) pour assurer les meilleures correspondances en TER à Bayonne et à Narbonne.¹¹⁸



Document 38 : CARTE des dessertes des trains de nuit programmées en France à compter de 2024

Source : Annexe « Entretien avec Olivier Metge »

Ces travaux de régénération ou de nouveaux projets s'accompagnent d'ailleurs de deux chantiers très conséquents de plus large échelle aux (lointains) bénéfices pour la performance du système ferroviaire mais susceptibles de perturber les circulations durant de longues années : la commande centralisée des aiguillages et le déploiement de l'ERTMS.

¹¹⁸ Voir Annexe « Entretien avec M. Olivier Metge »

2. Un projet de portée nationale : la commande centralisée des aiguillages

Toutes les voies ferrées sont actuellement reliées entre elles par des aiguillages commandés par 13 000 agents regroupés dans quelques 2 200 postes à travers la France, dont 1 500 pour le réseau structurant : il y a quelques années encore, la moitié ne pouvait pas être télécommandée et même un tiers était des postes mécaniques commandés à la main. En outre, l'âge moyen de l'ensemble des aiguillages est aujourd'hui estimé à 70 ans, voire un siècle pour une centaine parmi les plus anciens.¹¹⁹

Or, l'ouverture permanente du réseau à la circulation nécessiterait la présence d'agents (relayés toutes les 8h) au sol ou au sein des postes d'aiguillages, pour manipuler ces derniers à tout moment, ce qui n'est pas le cas. En l'absence de présence humaine au sol suffisante et permanente, certaines lignes sont donc fermées en début de soirée, rendant impossible la délivrance de sillons et donc la circulation des trains durant la nuit. C'est pour cette même raison que la coopérative Railcoop a dû repousser par deux fois l'inauguration de son nouveau train entre Bordeaux et Lyon jusqu'en 2024.¹²⁰ L'enjeu de la centralisation de la commande des aiguillages est donc énorme pour les trains de nuit.

FOCUS

Le programme de Commande centralisée du réseau (CCR)

Lancé en 2012, le programme de **Commande centralisée du réseau** doit permettre de centraliser la commande de l'ensemble des postes d'aiguillage autour d'une vingtaine de tours de contrôle, chacune à la tête d'une zone suprarégionale. L'objectif est d'accroître les performances de circulation, d'améliorer la régularité, de renforcer la sécurité et de remplacer les éléments les plus vétustes générateurs de pannes. Il s'agissait aussi de réduire jusqu'à 40% le nombre de personnels nécessaires, ce qui devait permettre d'éviter des fermetures de lignes durant la nuit en temps normal.¹²¹

Or, au sein d'une des zones chapeautées par une unique tour de contrôle, la mise en place d'une commande centralisée se fait en plusieurs étapes :

- La tour de contrôle doit être créée pour télécommander l'ensemble des postes d'aiguillage dans son périmètre ;
- Dans le périmètre d'un même poste, les aiguillages les plus vétustes doivent être modernisés et/ou remplacés ;
- Le poste lui-même doit être numérisé avec le logiciel de gestion lui permettant d'être commandé à distance par une tour de contrôle ;
- Il faut ensuite procéder à des tests de vérifications techniques pour s'assurer que l'ensemble fonctionne bien.

De fait, la conversion d'un poste d'aiguillage en poste de commande centralisée nécessite sa **fermeture temporaire** et des **interruptions totales de trafic** (affectant parfois plusieurs lignes) que SNCF Réseau tente de limiter dans le temps par des opérations « coup de poing ». En octobre 2020, l'installation de la commande centralisée à Toulouse (pour contrôler les 7 postes d'aiguillage sur deux lignes) a entraîné l'interruption totale du trafic sur l'étoile ferroviaire toulousaine – par laquelle transitent l'Occitan et le

¹¹⁹ Sénat, 2022(A) (B.3.B)).

¹²⁰ « La nouvelle société ferroviaire Railcoop attend le déblocage des aiguillages par la SNCF », in *Sud Ouest*, 2021

¹²¹ Sénat, 2022(A) (B.3.B)).

PARTIE III : CONFRONTER

Pyrénéen – durant 57h, soit plus de deux jours complets.¹²² Au début de l'année 2023, c'est au tour des aiguillages de la ligne Lille-Douai d'être entièrement commandés par la tour de contrôle centrale à Lille.

En septembre 2023, plus de 10 ans après le lancement du programme, 11 commandes centralisées sont opérationnelles (à Bordeaux, Dijon, Lyon, Rennes, Pagny-sur-Moselle, Strasbourg, Lille, Toulouse et en région parisienne) (cf Document 39). La conversion de l'ensemble des postes et leur rattachement à une tour de contrôle s'inscrivent dans un processus de très long terme, d'une durée **d'environ 30 à 40 ans**, qui pourrait s'avérer doublement préjudiciable pour les trains de nuit : d'abord parce qu'il est susceptible de générer et d'étaler sur des décennies de nouvelles interruptions totales de trafic sur des nœuds ou des axes stratégiques non encore traités ; ensuite, parce que la poursuite de la mobilisation d'agents dans les postes d'aiguillage durant la nuit risque de faire peser une lourde contrainte sur le gestionnaire de réseau durant encore des années, alors même que l'ancrage du train de nuit y est déjà difficile.



Document 39 : CARTE des 11 tours de contrôles créées en avril 2023

Source : « Commande centralisée des Hauts-de-France : les travaux et la mobilisation SNCF Réseau », SNCF Réseau, 7 avril 2023 (0'32)

3. Un projet de portée européenne : l'ERTMS

L'autre chantier d'ampleur sur le réseau ferré concerne le déploiement de **l'ERTMS**, qui représente également un enjeu important pour les trains de nuit (et les trains dans leur ensemble), surtout s'ils sont exploités dans le cadre de liaisons internationales en Europe, où les systèmes de signalisation ferroviaire ne sont pas les mêmes d'un pays à un autre.

FOCUS L'ERTMS

Créé à l'initiative de la Commission européenne dans les années 1990, afin d'harmoniser la signalisation ferroviaire et de renforcer l'interopérabilité du réseau européen, le système ERTMS ou *European Rail Traffic Management System* est le système unique de contrôle numérisé des circulations ferroviaires.

¹²² Colin B. 2020 in *L'Actu*

PARTIE III : CONFRONTER

Il s'appuie sur 2 équipements :

- Le Système européen de contrôle des trains (ETCS), instrument de contrôle utilisé pour relever la position des trains par détection sur la voie ou auto-localisation ;
- Le GSM – R, le support radio de l'ETCS servant d'interface pour la transmission de données entre le train et le centre de contrôle.

L'ensemble permet ainsi de gérer l'espacement et de réduire l'intervalle entre deux trains dans un objectif de performance (augmentation de la cadence, amélioration de la régularité) tout en garantissant la sécurité. En fonction du type de ligne et de l'intensité du trafic, il peut être décliné en 3 niveaux :

Niveau d'ERTMS	Mode de transmission sol-bord	Mode de relevage de la position des trains
Niveau 1	Ponctuel par Eurobalise	Détection par le sol
Niveau 2	Continu par GSM – R	
Niveau 3		Auto-localisation par les trains

S'il peut également comporter des modules STM (*Specific Transmission Modules*) d'adaptation à la signalisation existante pour le rendre compatible avec les systèmes nationaux, il est avant tout destiné à remplacer les systèmes équivalents propres à chaque État-membre (KVB* et TVM en France, Indusi et LZB en Allemagne, ATB au Pays-Bas, etc.).

Accessoirement, son déploiement représente aussi l'opportunité de remplacer les appareils de signalisation les plus âgés, d'autant plus que la moyenne d'âge de l'ensemble atteindra les 28 ans en 2025.¹²³

À ce jour, seuls sont équipés de l'ERTMS 1000 kms de lignes, dont certaines portions de lignes à grande vitesse et quelques tronçons du réseau classique. La ligne Marseille-Vintimille, empruntée par le train de nuit, doit être intégralement couverte entre 2026 et 2030, pour un coût estimé à environ 600 millions d'euros (hors études préparatoires et équipement du matériel roulant)¹²⁴.

Quel que soit le degré technologique choisi, l'installation de l'ERTMS – qui est systématique pour la construction des nouvelles lignes – suppose des travaux très lourds sur les voies anciennes par l'installation de balises et de nouveaux instruments de signalisation.

Alors que le règlement d'exécution 2017/6 de la Commission européenne impose aux États membres de déployer l'ERTMS sur les parties centrales du RTE-T d'ici à 2030 et d'équiper l'ensemble du réseau européen d'ici à 2050, les **objectifs de la France restent bien en deçà de ce calendrier** : il s'agirait de doubler la part de l'ERTMS sur 2000 kms de lignes. À supposer que ce rythme de 1000 kms équipés par décennie soit maintenu d'année en année, la couverture complète du réseau principal composé d'environ 28 000 kms de lignes prendrait environ 30 ans au minimum. Une attente d'autant plus préjudiciable pour d'éventuels nouveaux opérateurs désireux d'exploiter des lignes transfrontalières avant ce terme : à moins qu'elle ne soit équipée des différents systèmes de signalisation propres à chaque pays traversé, un changement de la locomotive sera en effet nécessaire à chaque passage de frontière (comme devrait s'y résoudre Midnight Trains pour sa liaison Paris ↔ Venise *via* la Suisse).¹²⁵

¹²³ Sénat, 2022(A) (B.3.C))

¹²⁴ *Ibid.* (note 54)

¹²⁵ Voir Annexe « Entretien avec M. Nicolas Bargelès »

4. Une accélération des chantiers impossible ?

À terme, ces deux chantiers de modernisation devraient coûter dans leur ensemble, selon les estimations, près de **35 milliards d'euros**, à raison de 15 milliards d'euros pour la commande centralisée des aiguillages et 20 milliards d'euros pour l'ERTMS (dont 5% de ce coût imputable au seul équipement du matériel roulant en outils de détection).¹²⁶

Ce coût, exorbitant, ne comprend pas ceux des divers chantiers de simple régénération du réseau (remplacement des voies et des appareils usagés) également étalés sur des décennies.

Pour espérer accélérer l'ensemble de ces chantiers et permettre à la France de rattraper son retard et de s'intégrer pleinement dans un réseau européen performant et unifié, il faudrait, d'une part, une **augmentation significative des investissements**, avec un concours important de la puissance publique, et, d'autre part, une **planification rigoureuse et financée** des divers chantiers pilotés par un État stratège.

Comprimer les chantiers dans un temps relativement restreint (même si le secteur ferroviaire évolue nécessairement sur du long terme) serait doublement bénéfique pour la circulation des trains en général et des trains de nuit en particulier : les perturbations de circulation n'en seraient certes pas moins importantes mais concentrées dans un temps plus court qu'en étalant les chantiers sur des décennies ; le réseau serait mieux préparé à son ouverture programmée à la concurrence ainsi qu'à la circulation de lignes transnationales dans un système harmonisé au niveau européen.

Or, c'est à peine si la trajectoire prévue par le Contrat de performance État-SNCF Réseau pourra permettre seulement d'atteindre les objectifs annoncés, dont on a vu la modestie au regard des échéances européennes.

FOCUS

Le contrat de performance État-SNCF Réseau 2022-2031

Ce contrat avait été signé en toute discrétion le 6 avril 2022 (en pleine période de réserve politique précédent le premier tour de l'élection présidentielle la même année). Il s'agissait d'actualiser les objectifs de performance à atteindre de la part de SNCF Réseau jusqu'en 2031, en remplaçant le précédent contrat (signé avec l'État le 20 avril 2017 pour la période 2017-2026) dont les principales dispositions étaient devenues inapplicables du fait de la profonde réforme structurelle du groupe SNCF en 2018. Avant même sa signature, le projet de ce contrat avait fait l'objet de vives critiques de la part d'organismes politiques et institutionnels (Sénat, ART) ou d'associations d'utilisateurs (FNAUT).

Dans son avis¹²⁷ sur ce projet de contrat, l'ART pointait l'**imprécision des objectifs** définis, malgré leur caractère ambitieux (« *augmenter la part modale du train et en maximiser les avantages socio-économiques (sécurité, vitesse, empreinte écologique faible)* ») (p.5), sans chiffrage précis ni détails sur les actions pour y parvenir. De plus, la définition de ces objectifs semblait ne pas prendre en compte les réalités techniques du réseau ferré et ne permettait pas une priorisation des actions à mener, ce qui faisait craindre pour le devenir des petites lignes de desserte fine du territoire et les installations du gestionnaire de réseau pour la réalisation de ses missions (voies de garages, gares de triage, etc.) (p.16)

D'autre part, elle regrettait l'**insuffisance des moyens** accordés par l'État pour permettre au gestionnaire de réseau de les atteindre, alors même que l'effort constaté sur la décennie précédente – durant laquelle les investissements pour le renouvellement de l'infrastructure étaient passés de 1,6 milliard à 2,7 milliards d'euros entre 2010 et 2019 – n'avait permis que d'enrayer la dégradation du seul réseau structurant.

¹²⁶ Sénat, 2022(A) (B.3.C))

¹²⁷ Avis n°2022-009 du 8 février 2022 relatif au contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030

PARTIE III : CONFRONTER

Concernant la rénovation du réseau, le projet de contrat prévoyait le maintien de ces investissements à 2,9 milliards d'euros par an, ce qui ne devait servir, selon l'ART, qu'à limiter le vieillissement des portions les plus circulées, le contrat se contentant de **prendre acte de la dégradation continue** du reste du réseau et des appareils de signalisation (sans consacrer de financements à leur renouvellement).

Plus grave encore, les principaux chantiers de modernisation (commande centralisée et ERTMS notamment) ne bénéficiaient d'aucune définition claire et précise de leur calendrier, de leur pilotage et de leur financement, alors même qu'était ajouté à l'ensemble de ces chantiers le nouveau projet de développement des RER métropolitains. Pour le programme de la commande centralisée était prévu un investissement global de 3 à 6 milliards d'euros pour l'ensemble de la décennie, lequel n'apparaît ni précis dans sa répartition, ni stable dans son versement, ni suffisant dans son montant (compte-tenu du coût général estimé de ce programme). (p.18).

Enfin, les aides européennes pour le déploiement de l'ERTMS restent limitées (200 millions d'euros pour l'ensemble du continent) et sont continuellement dégressives. Pas de quoi donc les substituer à un véritable programme d'investissement national.¹²⁸

D'une manière générale, ce projet de contrat semble consacrer un **décalage** entre la multiplication des projets plus ou moins ambitieux et la fragilité de leur pilotage ainsi que l'insuffisance des investissements accordés pour leur réalisation. La version finale et signée du contrat n'étant pas accessible et consultable publiquement à date de ce mémoire, il n'est pas possible d'affirmer si les alertes du régulateur et de ses détracteurs ont été prises en compte.

Cette situation apparaît d'autant plus inextricable que SNCF Réseau, engagé par ce contrat à atteindre des objectifs potentiellement irréalisables dans le temps imparti avec des aides d'État toujours insuffisantes, doit assurer l'ensemble de ces chantiers avec une seule et même enveloppe alimentée de plus en plus sur ses fonds propres (tout aussi insuffisants).

Concomitamment à la réforme de la SNCF en 2018, l'État avait en effet accepté de reprendre 35 milliards d'euros de la dette de SNCF Réseau (chiffrée à près de 48 milliards d'euros et en croissance de 2,5 milliards d'euros chaque année)¹²⁹. Il s'agissait d'arracher de la spirale du surendettement l'entreprise qui se voyait alors obligée de recourir à l'emprunt sur les marchés financiers pour rembourser sa dette et payer ses agents. Ce montant de 35 milliards d'euros correspondait à l'endettement accumulé par les infrastructures ferroviaires, et que les recettes des péages perçues par le gestionnaire de réseau ne suffisaient plus à couvrir. La responsabilité de cette partie de la dette incombait donc à la puissance publique en tant que seule actionnaire de l'entreprise qu'elle avait trop longtemps délaissée financièrement. En contrepartie de cette aide, la définition d'une « **règle d'or** » enjoignait SNCF Réseau à trouver les mécanismes d'un modèle de financement autonome avec des recettes propres, sous peine de reconstituer une dette insoutenable que l'État n'aurait pas accepté de prendre une nouvelle fois en charge. Cette responsabilisation économique accrue du gestionnaire de réseau pour financer l'essentiel des chantiers de renouvellement de modernisation conduit à des choix en matière de péages, susceptibles de pénaliser les opérateurs ferroviaires comme on le verra plus tard, et dont la rentabilité reste à démontrer.

¹²⁸ Sénat, 2022(A) (B.3.D)).

¹²⁹ Servière S.-F. et Gorreri S. 2018 in *Fondation Ifrap*

B. LE MATÉRIEL ROULANT : UN SURSIS DE COURTE ÉCHÉANCE DEVANT L'IMPASSE DU RENOUVELLEMENT

1. Les différents schémas théoriques de renouvellement...

Il existe différents schémas d'acquisition d'un nouveau matériel roulant dans le cadre d'un service conventionné¹³⁰, comme c'est le cas pour le réseau Intercités de nuit, que l'AOT ou l'opérateur ferroviaire en soit le propriétaire.

Les rames et locomotives peuvent avoir été achetées auprès d'un autre opérateur ou AOT qui décide de vendre son matériel existant. On a vu par exemple que ÖBB avait racheté le matériel roulant de la DB pour lancer ses *Nightjet*.

Une AOT ou un opérateur peuvent également faire le choix de passer commande auprès d'un constructeur ferroviaire pour produire un matériel roulant neuf. ÖBB avait passé commande auprès de Siemens pour la construction de rames de nuit et c'est selon ce même procédé que le matériel roulant des lignes TET de jour avait été intégralement renouvelé à partir de 2017 : l'État avait passé commande pour la construction d'un nouveau matériel roulant auprès d'Alstom et Bombardier, à qui l'on doit les rames *Régio2N* sur les lignes normandes ou les *Coradia Liner* sur les trois lignes TET transversales dites « d'aménagement du territoire ».

Acheter du matériel présente l'avantage d'en être le propriétaire mais implique aussi des coûts assez élevés, sans parler du fait que la construction peut prendre du temps selon la teneur des carnets de commande de chaque constructeur.

Une autre méthode – appelée *leasing* – consiste à louer du matériel roulant, neuf ou usagé, auprès d'une ROSCO (*Rolling Stock Company*), une société spécialisée dans l'achat de matériel ferroviaire.

Cette technique peut revenir moins cher qu'un achat sur fonds propres, qui est assumé, avec les coûts d'aménagement et de rénovation, par la ROSCO propriétaire du matériel, de sorte que l'opérateur n'acquiesce que son loyer. Ce dernier peut toutefois s'avérer onéreux sur le long terme. Louer un matériel à une AOT ou un opérateur ferroviaire – surtout s'il dispose de ressources financières fragiles – contient toujours une part de risque pour la ROSCO, d'autant plus pesant que le loyer qu'elle perçoit sert à amortir ses investissements dans la rénovation du matériel roulant. Par conséquent, elle peut faire porter ce risque sur le locataire en augmentant ses tarifs comme garantie.

2. ... seraient-ils applicables pour le cas de la France ?

Avec la relance du Paris Aurillac, qui a nécessité la rénovation de 9 voitures Corail récupérées parmi celles radiées en 2017, ce sont 138 voitures Corail – toutes propriétés de SNCF Voyageurs – dont dispose Intercités de nuit pour opérer les 8 lignes de nuit conventionnées avec l'État.¹³¹

Ce stock pourrait certainement ne pas suffire pour lancer de nouvelles lignes si l'État en faisait la demande à SNCF Voyageurs, d'où la nécessité d'acquiescer du nouveau matériel selon les modalités détaillées plus haut. Étant donné que SNCF Voyageurs aurait peu d'intérêt à investir dans un matériel roulant neuf pour une de ses activités à la fois embryonnaire et déficitaire, c'est à l'État que reviendrait cette tâche.

¹³⁰ Voir Annexe « Entretien avec M. Frédéric de Kemmeter »

¹³¹ Voir Annexe « Entretien avec M. Olivier Metge »

PARTIE III : CONFRONTER

Pourtant, chacune des pistes envisagées se heurte à un écueil du fait d'un contexte politique et systémique propre à la France.

On a vu que les rames tractées (composées de voitures découplables), comme le matériel Corail, étaient préférables sur des services de nuit, pour des raisons de confort et de rationalisation opérationnelle. Aujourd'hui, les principaux constructeurs ferroviaires français – Alstom-Bombardier, Barat, Compin, Faiveley Transports, MG-Valdunes, SFCMF – ne sont capables de construire que des rames automotrices, un modèle qui tend à se généraliser à l'ensemble des activités diurnes. Si l'État devait passer commande auprès d'un constructeur ferroviaire, celui-ci serait nécessairement étranger : parmi les quelques constructeurs de voitures de nuit en Europe (lits et couchettes) figurent l'allemand Siemens, le roumain Astra Vagoane Călători, le tchèque Škoda ou encore l'espagnol CAF.¹³²

Or, cette option constituerait une sorte de renoncement à un acte de souveraineté et de soutien à l'industrie nationale et à l'emploi local, qu'il serait difficile pour un responsable politique d'assumer publiquement. Le maintien de la préférence nationale reste prégnant dans la culture politique française et y déroger provoque parfois des réactions désapprobatrices. En 2019, SNCF Mobilités a décidé de commander pour 800 millions d'euros 28 rames Oxygène (destinées à remplacer le matériel roulant des lignes Intercités Paris↔Toulouse et Paris↔Clermont-Ferrand) au constructeur espagnol CAF, qui remportait ainsi face à son concurrent Alstom l'appel d'offres lancé deux ans plus tôt. Le choix d'un constructeur étranger (qui proposait l'offre la moins chère) au détriment de l'entreprise nationale et fournisseur historique de la SNCF a suscité des critiques de la part de syndicats et d'élus locaux sur la délocalisation du processus de production : seule une partie de la construction est effectuée sur le site français de CAF à Bagnères-de-Bigorre (avec 350 emplois directs générés), l'autre partie, ainsi que la conception, étant réalisées en Espagne. Alstom aurait été en mesure de réaliser l'intégralité du processus en France et de construire ce type de matériel dans son usine historique de Reichshoffen en Alsace.¹³³ Face à une telle fébrilité, les conséquences d'un choix similaire de la part de l'État pourraient être politiquement délicates à assumer.

Quant à l'option de recourir au *leasing*, elle semble mal s'appliquer pour les trains de nuit. Le rapport Duron établissait le constat que le recours à une ROSCO (dite aussi « Société de portage de matériel roulant » ou SPMR) reviendrait trop cher pour les finances publiques en regard des faibles (voire inexistantes) bénéfices générés par l'activité des Intercités en général et des Intercités de nuit en particulier (p.56-57). La location du matériel roulant de nuit apparaît en effet davantage risquée pour une ROSCO, du fait de sa très faible polyvalence qui l'empêche de faire l'objet d'une réutilisation en journée et le rend plus difficilement rentable. La part de risque étant plus élevée, celle-ci pourrait être reportée sur le locataire (en l'occurrence SNCF Voyageurs, et donc l'État) qui verrait ses loyers augmenter en conséquence, alors-même qu'il en retirerait peu de bénéfices.

Enfin, il faut évoquer le cas des locomotives. Le parc actuel apparaît déjà suffisant à la traction des rames de nuit, et va même augmenter avec le remplacement du matériel roulant tracté des lignes de jour par des rames automotrices (*cf supra*). Toutefois, ce parc abondant n'en sera pas moins en fin d'opérabilité du fait de son vieillissement. Un prototype de locomotive interopérable (et apte à circuler à 200 km/h) construite par Siemens, la *Vectron*, pourrait constituer une alternative fiable à la fois pour la circulation des lignes domestiques mais aussi, un jour peut-être, internationales. Elle suscite par ailleurs l'engouement auprès des ROSCO (MRCE, ELL, Alpha Trains, Railpool, S Rail Lease) et des opérateurs ferroviaires qui ont fait le choix de l'adopter, d'abord pour le transport de fret – à qui elle

¹³² Kemmeter (de) F. 2023 in *Médiamail*

¹³³ Guérin J.-Y. 2019 in *Le Figaro*

PARTIE III : CONFRONTER

s'adresse en priorité – mais aussi, de plus en plus, pour le transport de voyageurs en Europe centrale et du Nord (en Autriche d'abord puis en Allemagne, en Tchéquie, en Slovaquie, au Danemark et en Norvège).¹³⁴

Homologuée dans une vingtaine de pays européens, la locomotive *Vectron* fait également l'objet d'une procédure d'homologation en France qui devrait aboutir en 2024. L'homologation ne signifiera pas pour autant une disponibilité immédiate d'exemplaires pour les lignes de nuit conventionnées en France : d'abord parce qu'il faudrait que SNCF Voyageurs ou l'État accepte de se détourner une nouvelle fois d'Alstom au profit d'un constructeur étranger, ce qui reste politiquement délicat ; ensuite parce qu'il s'écoule environ 3 ans entre la commande et la livraison, voire davantage si les carnets de commande du constructeur sont complets.

Quelle que soit la piste envisagée, aucune décision n'a été formulée à ce jour de la part de l'État ni de SNCF Voyageurs pour renouveler le parc actuel, ni pour acquérir des rames supplémentaires. À la mi-juillet 2023, seul a été lancé par le Ministère de la Transition Écologique un appel d'offres pour une mission d'assistance et de conseil préparatoire à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs de nuit, dans le cadre d'une réflexion sur les modalités de renouvellement du matériel roulant et des installations de maintenance.¹³⁵ L'enjeu est pourtant important, puisque un changement – ou une augmentation – de matériel entraîne des répercussions sur l'ensemble du système ferroviaire.

3. L'adéquation d'un nouveau matériel supplémentaire aux spécificités techniques et organisationnelles du système ferroviaire français

La capacité du système ferroviaire à s'adapter à un nouveau matériel de nuit et (peut-être) à absorber une augmentation du parc est un enjeu à prendre en compte et se décline sur trois niveaux.

Concernant la maintenance, le technicentre de Paris Austerlitz¹³⁶ (*cf Document 40*), qui concentre le matériel roulant de plusieurs lignes réparties sur quatre activités, est aujourd'hui au bord de la saturation. Le retrait intégral des rames Corail pour les lignes TER et Intercités de jour programmé pour 2025-2026 ne résoudra sûrement pas ce problème du fait de l'arrivée immédiate d'un nouveau matériel (les *Omneo Premium* et les rames *Oxygène*, aujourd'hui en construction).

De plus, l'arrivée de ce nouveau matériel va contraindre le technicentre à des travaux au niveau de la zone de formage des trains : un nouveau hangar sera construit spécialement pour la préparation et la remise des rames *Oxygène*, ce qui réduira d'autant plus le nombre de voies disponibles pour les rames Corail de nuit (qui, elles, n'ont à ce jour pas vocation à être remplacées). On pourrait également envisager que les rames Corail de jour abandonnées par TER et Intercités de jour soient à plus ou moins long terme rachetées à moindre frais par Ouigo Train classique pour l'ouverture de nouvelles lignes. Avec ce scénario et l'arrivée potentielle de nouveaux opérateurs, les trains de nuit pourraient faire les frais d'une pénurie de places.

Enfin, dans l'hypothèse où les rames Corail des Intercités de nuit seraient renouvelées par un autre type de matériel, l'adaptation du technicentre à celui-ci s'avèrera nécessaire, quand bien même il s'agirait toujours de rames tractées. À titre d'exemple, la quasi-totalité des emplacements de la remise

¹³⁴ Levert L. 2018 in *Rail Passion*

¹³⁵ « Mission d'assistance et de conseil technique, juridique et financier relative à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs de nuit et au renouvellement du matériel roulant et des installations de maintenance et de remisage », Ministère de la Transition Écologique, 17 juillet 2023

¹³⁶ Toutes les informations de ce paragraphe proviennent de ma visite du technicentre de Paris Austerlitz le 14 juin 2023

PARTIE III : CONFRONTER

Nord (servant à la maintenance des voitures isolées) est configurée pour accueillir des voitures avec les systèmes de chauffage/climatisation, les réservoirs d'eau et le rechargement des batteries situés en dessous de la caisse, comme c'est le cas sur les rames Corail. L'espace est creusé sous les rails de l'emplacement pour permettre la descente du technicien. Un seul emplacement est doté d'un portique permettant des opérations au-dessus de la caisse, ce qui ne serait clairement pas suffisant pour un hypothétique parc de voitures de nuit pour lesquelles ces éléments seraient placés à cet endroit. Ce problème d'adaptation se posait déjà pour l'arrivée des rames automotrices *Oxygène*, pour lesquelles un entrepôt dédié sera construit ; il n'est à ce jour pas anticipé pour les rames tractées.

FOCUS					
Les différents niveaux de maintenance					
Les différents niveaux de maintenance du parc Corail, entendue comme l'ensemble des opérations d'entretien et de rénovation du matériel, peuvent être synthétisés dans le tableau ci-dessous.					
Niv.	Période d'action	Immobilisation de quelques...	Types d'opérations	Support	Technicentre
1	En service commercial	...minutes	Réparations urgentes et minimales	Rame entière	Paris Austerlitz
2	Hors service commercial	...heures	Contrôle, révision		
3		...jours	Réparations localisées		
4		...semaines	Rénovation générale <i>Ex : les rames Corail Intercités de nuit entre 2017 et 2023</i>	Voiture isolée	Périgueux
5		...mois	Modification structurelle <i>Ex : la transition des rames Intercités vers Ouigo Train classique</i>		

Conception et réalisation : Paul Bittard, juin 2023

Commentaire sur le document 40

Le technicentre de Paris Austerlitz accueille le matériel roulant des activités **TER Centre-Val-de-Loire** (lignes Paris ↔ Orléans/Tours ; Paris ↔ Châteaudun/Vendôme ; Paris ↔ Vierzon/Bourges) ; **Intercités** (Paris ↔ Toulouse via Limoges ; Paris ↔ Clermont-Ferrand) ; **Intercités de nuit** (toutes lignes) et **Ouigo Train classique** (toutes lignes).

Il comprend 39 emplacements pour la maintenance des voitures isolées (30 dans la remise Nord et 9 dans la remise Sud) et une quarantaine de voies pour la maintenance et la préparation des rames entières (dans la zone de formage).

PARTIE III : CONFRONTER



Document 40 : PLAN et PRISES DE VUE du technicentre de Paris Austerlitz (Paris ; Ivry-sur-Seine)
 Conception et réalisation : Paul Bittard, juin 2023

PARTIE III : CONFRONTER

Ensuite, c'est la capacité des gares elles-mêmes à accueillir un supplément de trafic Intercités de nuit qui doit être questionnée, d'autant plus si le réseau de nuit devait toujours être organisé de manière radiale et centrée sur Paris. Certes, la gare de Paris Austerlitz, non desservie par le TGV, était en 2014, l'une des grandes gares parisiennes les moins fréquentées (moins de 100 000 voyageurs et environ 60 trains par jour cette année-là¹³⁷) et une des seules à disposer d'une marge d'augmentation de son trafic. Elle est en outre aménagée pour les voyageurs en trains de nuit, avec un espace de douches.

Toutefois, le Conseil d'Orientation des Infrastructures a rappelé la configuration particulière de son faisceau ferroviaire rendant difficile son accessibilité vers et depuis le Sud : celui-ci ne comporte en effet jamais plus de 4 voies (2 voies lentes et 2 voies rapides) entre Ivry-sur-Seine et Choisy-le-Roi (*cf Document 41, encadré rouge*). Exigu, ce faisceau est de surcroît partagé entre plusieurs activités (Intercités, TER, Intercités de nuit), dont certaines devraient connaître une augmentation de trafic (RER C, Ouigo Train classique).¹³⁸

Plus au Sud, le nœud ferroviaire de Juvisy (*cf Document 41, encadré orange*) est au croisement de plusieurs axes de diverses activités de haute fréquence devant cohabiter dans un espace contraint : outre les activités précitées, y transitent les trains du RER D entre Paris et Corbeil-Essonnes, ainsi que les trains de fret provenant de toute la France.

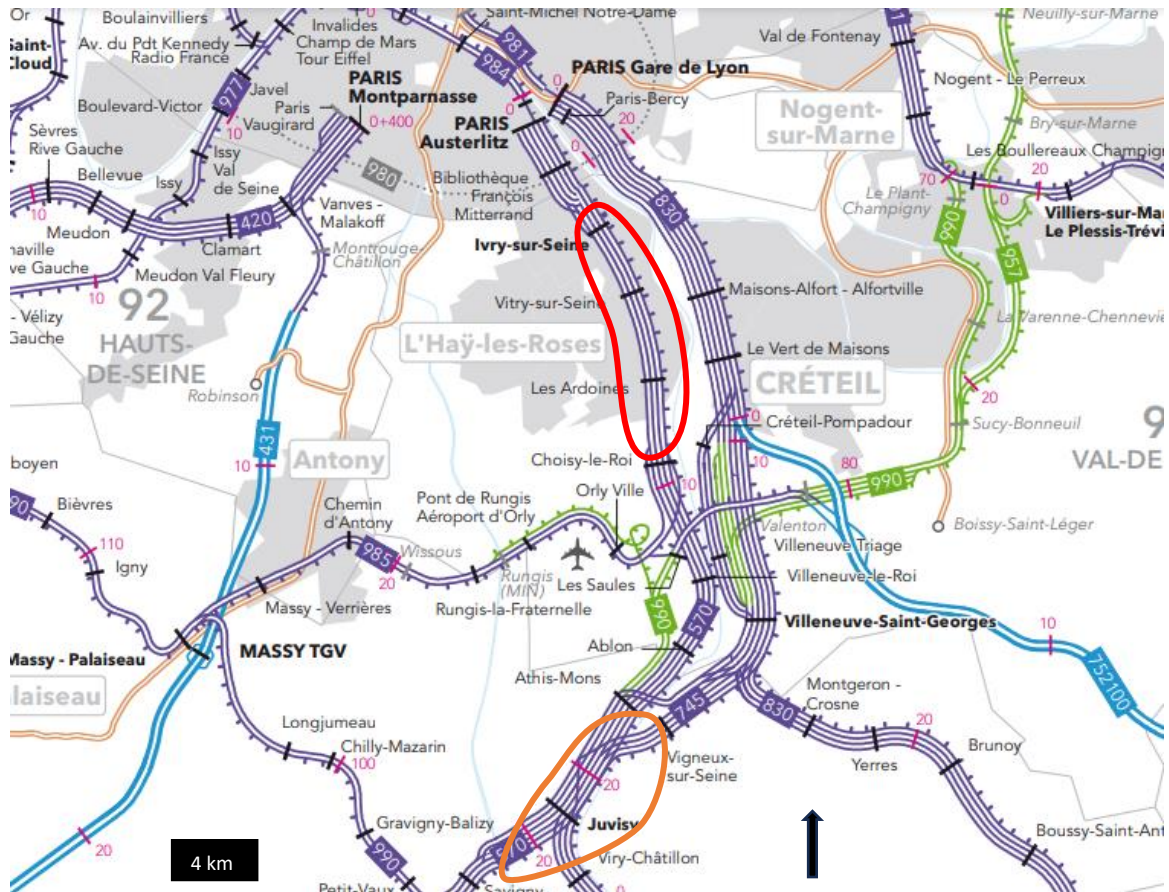
Cette concentration de circulations sur un réseau aussi ténu pourrait s'avérer handicapante pour la multiplication des trains de nuit au départ de cette gare, notamment en cas de départ ou d'arrivée en heure de pointe. C'est d'ailleurs pour cette raison que Midnight Trains envisage sérieusement de faire partir ses trains de nuit depuis Paris Gare de Lyon¹³⁹, à des horaires permettant à leurs voyageurs de dîner à bord des voitures-restaurants. Cette gare internationale et son faisceau à six voies minimum débouchant sur le nœud ferroviaire de Villeneuve-Saint-Georges (*cf Document 41*) n'en restent pas moins extrêmement sollicités par des activités multiples (*Frecciarossa*, TGV Lyria, TGV Inoui, Ouigo Grande vitesse, TER, Transilien R et RER D), surtout aux heures de pointe entre 18h et 20h (correspondant généralement à l'heure du dîner).

¹³⁷ OMNIL, 2015 (slide 3)

¹³⁸ Conseil d'Orientation des Infrastructures, 2023 (p.68)

¹³⁹ Voir Annexe « Entretien avec M. Nicolas Bargelès »

PARTIE III : CONFRONTER

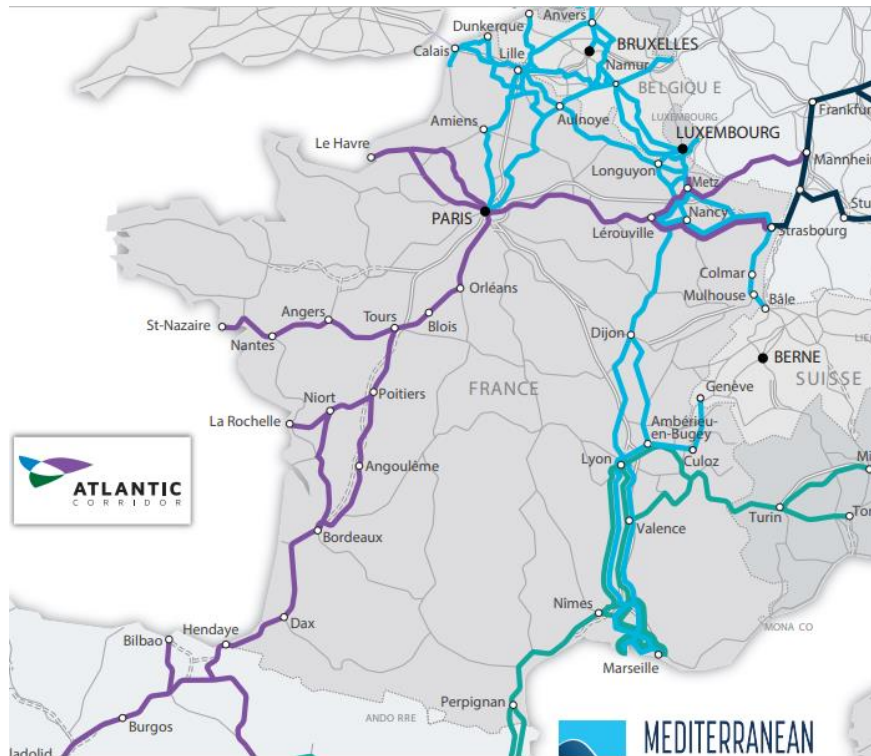


Document 41 : CARTE du réseau ferroviaire à l'approche de la gare de Paris Austerlitz

Source : Carte RFN, SNCF Réseau, 2020 (zoom), modifications par Paul Bittard, juillet 2023

Plus que les gares, c'est aussi l'intégration des trains de nuit dans un réseau relativement fréquenté la nuit sur certains axes par les trains de fret qui peut constituer un défi, notamment pour des liaisons entre la région parisienne et la péninsule ibérique. La France est d'ailleurs parcourue par trois corridors de fret européens (cf *infra*) qu'emprunte(ro)nt les trains de nuit : l'axe Atlantique (depuis l'Allemagne vers l'Espagne *via* Strasbourg, l'Île-de-France et Bordeaux) et l'axe Méditerranée (depuis le Benelux vers l'Espagne ou l'Italie *via* l'Île-de-France et Lyon). (cf Document 42)

PARTIE III : CONFRONTER



Document 42 : CARTE des corridors européens de fret transitant par la France en 2021

Source : Site Internet SNCF Réseau, mars 2021 (consulté le 4 juillet 2023)

URL : <https://www.sncf-reseau.com/sites/default/files/2021-05/Carre%20des%20corridors%20de%20fret%20ferroviaire%20traversant%20la%20France.pdf>

Commentaire sur le document 42

Initié en 2010 par l'Union européenne (règlement 913210), le programme de **corridors de fret** prévoit la création de neuf axes de fret européens – dont trois en France – recouvrant les principaux axes de transport de marchandises, dans l'objectif de susciter un report modal depuis la route.

Afin d'éviter les conflits de cohabitation et de diviser par deux le nombre d'opérations à effectuer (commande de sillons, traction,...), une des solutions envisagées pourrait être le regroupement d'un train de nuit et d'un train de fret en un seul. Cette idée est défendue par l'association Objectif Train de nuit¹⁴⁰ qui milite pour que les entreprises ferroviaires puissent avoir la possibilité d'organiser entre elles ce mixage, pour lequel il n'existe actuellement aucune autorisation juridique de la part des règlements européens. Les opérateurs de fret et de voyageurs, les acteurs politiques régionaux et les entreprises ayant recours au transport par fret semblent intéressés par ce projet : les trains de fret pourraient bénéficier de sillons plus stables et de meilleure qualité en s'associant aux trains de nuit et l'objectif de généraliser le mixage pourrait entraîner de nouvelles commandes de matériels de fret et de nuit (qui viennent à manquer).

Pour autant, les obstacles techniques, financiers et juridiques restent nombreux pour concrétiser cette ambition. D'abord, ce modèle reposerait entièrement sur du service librement organisé, sans aucune aide ni subvention au titre du respect de la libre concurrence, de sorte que le mixage des trains devrait nécessairement s'avérer rentable pour être pérennisé. Il ne serait donc viable que sur des axes très fréquentés à la fois par l'une et l'autre activité afin de couvrir les coûts fixes et les péages du gestionnaire de réseau. Ce modèle apparaît donc difficilement généralisable. Ensuite, il faudra nécessairement initier une procédure juridique – sur plusieurs années ? – d'autorisation d'alignement

¹⁴⁰ Voir Annexe « Entretien avec Objectif Train de nuit »

PARTIE III : CONFRONTER

de la vitesse des trains de fret (aujourd'hui limitée à 120km/h) sur celle des trains de voyageurs, ce qui pourrait de surcroît générer des surcoûts importants en énergie et en entretien. Enfin, ce projet devra impérativement bénéficier d'un soutien politique durable qui semble faire défaut aujourd'hui, surtout de la part de l'État. A ce jour, ce projet semble donc difficilement réalisable à moyen terme.

SOUS-PARTIE 2

La gouvernance des TET de nuit : un modèle introuvable ?

A. UN ACCOMPAGNEMENT INCOHÉRENT DE L'ESSOR DES TRAINS DE NUIT

1. Le financement des TET : un mécanisme réformé, un budget à consolider

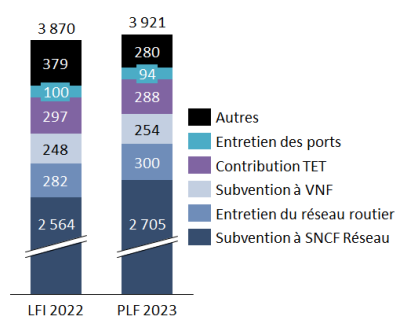
La suppression du CAS dans la loi de finances 2021¹⁴¹ mettait fin à un régime de financement des TET dérogatoire au principe de non-affectation des dépenses de l'État (qui interdit le fléchage d'une somme précise vers une dépense précise). Ce mécanisme aurait été en outre incompatible avec l'ouverture prochaine des lignes TET à la concurrence, dans la mesure où SNCF Voyageurs aurait contribué au financement des pertes liées à ces lignes exploitées par un potentiel opérateur privé.

De fait, les dépenses consacrées à la subvention publique pour les TET proviennent du « pot commun » de l'État servant à financer l'ensemble de ses missions. Le budget général de ce pot commun fait l'objet d'une segmentation autour de plusieurs « programmes » généraux, variables et actualisés dans les lois de finances publiques chaque année, et pour lesquels sont consacrées des parts de ce budget.

Les TET sont intégrés dans le programme 203 « Infrastructures et services de transports » doté en 2022 de 3,87 milliards d'euros en 2022 et de 3,921 milliards d'euros en 2023. (cf Document 43)

En 2023, 288 millions d'euros de cette somme ont été consacrés au subventionnement des déficits de l'ensemble des TET (de jour et de nuit), soit 7,3% du budget du programme 203.

Répartition des crédits de paiement du programme 203 en 2022 et en 2023
(en millions d'euros)



Source : commission des finances, d'après les réponses au questionnaire budgétaire

Document 43 : GRAPHIQUE de répartition des dépenses de l'État au titre du programme 203 en 2022 et 2023

Source : Sénat, 2022(B)

¹⁴¹ Loi n°2020-1721 du 29 décembre 2020 de finances pour 2021, article 88, alinéa I « Le compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transports conventionnés de voyageurs » est clos le 1er janvier 2021 »

PARTIE III : CONFRONTER

Certes, le mécanisme de subvention reposant sur une quasi-péréquation interne à la SNCF, dont on avait montré les effets pernicioeux, n'a plus court puisqu'il est désormais pris intégralement en charge par les comptes de l'État. En outre, la nécessaire augmentation de ce budget consécutive à l'ouverture prochaine de nouvelles lignes TET de nuit devrait être mieux garantie de cette manière, puisqu'elle ne sera pas conditionnée aux variations des recettes générées par des bénéficiaires aléatoires d'un ou de plusieurs opérateurs ferroviaires (comme au temps du CAS).

D'un autre côté, on peut aussi considérer la suppression du CAS comme celle d'un cadrage juridique protecteur d'un budget délimité et spécialement réservé pour les TET (malgré un mécanisme d'alimentation imparfait). Confondue parmi d'autres composantes du programme 203, la part de budget réservée au TET sera ainsi davantage dépendante de l'étiquette des majorités parlementaires et de leurs arbitrages politiques en la matière : on peut y voir un risque d'instabilité et d'élasticité plus grande de son montant.

Enfin, le principe de subvention fondée en partie sur la solidarité intermodale (par la contribution des concessionnaires autoroutiers par exemple) s'est évaporé avec la fin du CAS, malgré les discours politiques engagés en faveur d'une transition modale des déplacements de la route vers le rail.

La solidarité intermodale pourrait être sollicitée à une échelle plus large, afin de financer le plan de 100 milliards d'euros pour le secteur ferroviaire annoncé par la Première Ministre Élisabeth Borne en février 2023¹⁴². L'introduction d'une taxe sur le kérosène (aujourd'hui inexistante) pourrait permettre d'alimenter une partie du montant de ce plan, qui devrait – officiellement – servir à la relance de prochaines lignes de train de nuit et à la réalisation des différents chantiers de rénovation et de modernisation. À voir si le reste de ce montant sera constitué d'argent neuf supplémentaire ou de fonds déjà existants et recyclés au détriment d'autres missions. Pour l'heure, on attend encore les détails de ce plan et la part réellement accordée aux trains de nuit.

2. Des choix politiques d'organisation du cadre ferroviaire défavorables aux trains de nuit

La conduite des chantiers de rénovation, dont on a vu qu'ils sont voués à se multiplier sur plusieurs années, n'est pas davantage favorable à la circulation et au développement des trains de nuit. D'abord parce qu'il est plus aisé de réaliser des travaux la nuit, en période de moindre circulation. Ensuite, parce que SNCF Réseau préfère fermer l'ensemble du faisceau et interrompre totalement les circulations quand-bien même les travaux n'auraient lieu que sur une seule voie¹⁴³, pour des raisons essentiellement d'ordre sécuritaire (le risque d'accident du travail par collision s'en trouve considérablement réduit pour les agents sur place). Cette fermeture totale constitue néanmoins une perte de sillons réservables pour les trains de nuit.

Plus largement, la planification des chantiers apparaît en décalage avec le volume de trafic réel, parce que le calendrier de répartition des travaux, qui est défini deux à trois ans à l'avance, est conçu en fonction du trafic de l'année en cours, mais pas de celui à l'année où seront effectivement réalisés les travaux (deux à trois ans plus tard donc)¹⁴⁴. Ce décalage augmente d'autant le risque d'ajustements inopinés de l'offre de transport dans le cas où celle-ci serait surdimensionnée par rapport à la capacité réelle du réseau en travaux à les absorber.

Cette question du pilotage des travaux relève essentiellement d'arbitrages en faveur d'une économie maximale de moyens financiers et humains, mais dont la soutenabilité pourrait peut-être être remise

¹⁴² Discours de la Première Ministre Élisabeth Borne du 24 février 2023 « Remise du Rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) et présentation d'un plan d'avenir pour les transports »

¹⁴³ Voir Annexe « Entretien avec Objectif Train de Nuit »

¹⁴⁴ Voir Annexe « Entretien avec M. Nicolas Bargelès »

PARTIE III : CONFRONTER

en cause compte tenu de la prolifération des chantiers à prévoir. Objectif Train de nuit parie sur une multiplication des circulations de trains de nuit et de fret mixés pour contraindre le gestionnaire de réseau à revoir son organisation, alors même que c'est la disponibilité du réseau (rendue intermittente selon les interventions du gestionnaire) qui conditionnera la croissance du trafic. Les trains de nuit s'en trouveraient donc entravés dans leur développement.

Toujours à propos du réseau, le montant des redevances d'infrastructure pourrait – dans une certaine mesure – se révéler défavorable aux trains de nuit, qui sont plus difficiles à rentabiliser qu'un train de jour. Dans la mesure où ces péages constituaient encore près de 86% de son chiffre d'affaires en 2021¹⁴⁵, SNCF Réseau ne semble pas avoir d'autres issues que d'imposer des tarifs parmi les plus élevés d'Europe, pour se financer elle-même mais aussi pour financer en grande partie les différents chantiers à venir.

FOCUS

Les redevances d'infrastructure ou « péages ferroviaires »

Elles sont acquittées par l'ensemble des opérateurs bénéficiant d'un accès aux infrastructures ferroviaires gérées par SNCF Réseau (et sa filiale SNCF Gares & Connexions) pour exploiter leurs trains en France.

Leurs modalités d'application et leurs montants sont encadrés par un texte européen (directive 2023/34/UE, chapitre IV, section 2 « Tarifications de l'infrastructure et des services »), décidés annuellement par SNCF Réseau et soumis à validation de l'ART.

Elles sont composées de deux grands ensembles de taxes.

- **Des redevances** destinées à faire payer par les opérateurs les coûts directement imputables (CDI) générés par leur utilisation de l'infrastructure. Leur montant doit être égal à la somme des coûts marginaux supportés par le gestionnaire de réseau pour l'entretien, le renouvellement et l'exploitation de l'infrastructure. Le montant du CDI doit faire l'objet d'une actualisation régulière de la part du gestionnaire. (*directive 2012/34/UE, article 31.3*)

Type de taxe...		...calculée selon et correspond au...
RC	Redevance de circulation	Le service de transport et l'utilisation réelle du réseau	Coût marginal d'entretien d'exploitation et de renouvellement du réseau
RCE	Redevance de circulation électrique	L'utilisation réelle des installations électriques	Coût marginal d'entretien et de renouvellement des installations électriques
RCTE-A	Redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction	L'utilisation réelle des systèmes électriques	Coût marginal de la fourniture de l'énergie électrique

- **Des majorations** destinées à contribuer à la couverture des coûts fixes supportés par le gestionnaire de réseau pour son propre fonctionnement. Elles sont appliquées uniquement pour le transport de voyageurs et sont différenciées selon des segments géographiques de marché en fonction de leur rentabilité et selon le type d'activités concernées (conventionnées ou non). Elles doivent être supportables par les opérateurs ferroviaires. (*directive 2012/34/UE, article 32.1*)

Type de taxe...		Payée par...	...calculée en fonction de...	... et correspond au...
RM	Redevance de marché	Les opérateurs Les AOT (Régions)	L'utilisation des segments de marché définis Forfait	Coût fixe (tout ou en partie)
RA	Redevance d'accès	L'État et IDFM	Forfait	

¹⁴⁵ Sénat, 2023 (4.A.3)).

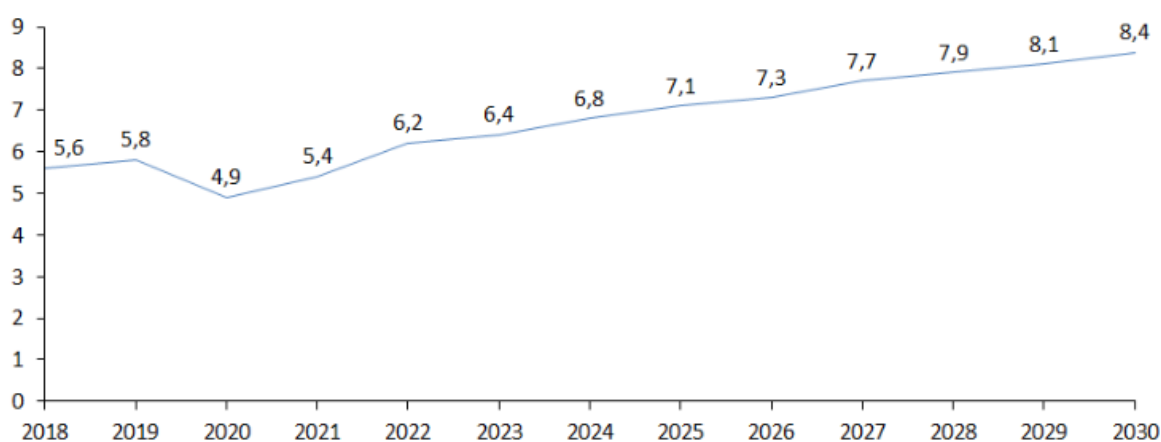
PARTIE III : CONFRONTER

À cette tarification de base peuvent être ajoutées selon les années d'autres taxes liées à la conjoncture du trafic (Redevance de saturation) ou à des besoins supplémentaires de financement pour des chantiers spécifiques circonscrits à des segments de réseau bien définis (Redevances particulières).

Le contrat de performance État-SNCF Réseau prévoit d'ailleurs d'augmenter de 30% le montant de ces redevances entre 2023 et 2030 afin de parvenir à l'équilibre financier du gestionnaire d'infrastructure (cf Document 44), sur le fondement d'une augmentation prévisionnelle de 30% du trafic en train-km. Une première augmentation, validée par l'ART¹⁴⁶ est prévue entre 2023 et 2024 à hauteur de 7,8% pour amortir l'envolée des coûts pour le gestionnaire dans un contexte inflationniste.

Trajectoire prévisionnelle des redevances d'infrastructure retenue par le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau 2021-2030

(en milliards d'euros)



Source : commission des finances du Sénat, d'après le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau 2021-2030

Document 44 : GRAPHIQUE de l'évolution prévisionnelle du montant des redevances d'infrastructure prévue par le contrat de performance État-SNCF Réseau 2021-2030

Source : Sénat, 2022(A)

Certes, les trains de nuit à vitesse classique bénéficient d'une **exonération de la redevance de marché** (qui représente presque les deux tiers du montant total des redevances) (cf Document 45). On verra toutefois que le choix d'augmenter les autres redevances pourrait poser problème à d'éventuels opérateurs dans le cadre d'une reprise – ou d'un lancement – de lignes de nuit consécutivement à l'ouverture du réseau à la concurrence.

¹⁴⁶ Avis n°2023-008 du 9 février 2023 relatif à la fixation des redevances d'utilisation de l'infrastructure du Réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026 (p..35)

PARTIE III : CONFRONTER

The screenshot shows the EPSICO simulation interface. On the left, there is a list of stations: Latour-de-Carol-Enveitg [00], Paris-Austerlitz [BV], Wierzon-Ville [BV], and Latour-de-Carol-Enveitg [00]. The map on the right shows the route between Paris-Austerlitz [BV] and Latour-de-Carol-Enveitg [00]. Below the map, there is a table of distances:

Distance totale (en km) :	874,94	Distance LC en UIC 2-6 (en km) :	794,09
Distance en LGV (en km) :	0,00	Distance LC en UIC 7-9 (en km) :	80,86
Distance non-électrifiée (en km) :	0,00	Distance électrifiée (en km) :	874,94

Below the table, there is a section for 'Simulation des redevances' with a table of charges:

RM - Redevance de marché (€ HT) :	3268,94
RC - Redevance de circulation nette (€ HT) :	1943,18
RCE - Redevance de circulation électrique (€ HT) :	268,61
TOTAL NET DES REDEVANCES (€ HT) :	5480,72

Document 45 : CAPTURE D'ÉCRAN du calcul du montant des redevances d'infrastructure pour un trajet conventionné Paris ↔ Latour-de-Carol sur voie classique

Source : Epsico, SNCF Réseau

Remarque sur le document 45

Le portail EPSICO permet de simuler le calcul des redevances d'infrastructure pour un trajet donné sur le réseau ferré français selon différentes variables (type de train, gares desservies, etc.)

Dans l'exemple, le trajet d'un train de jour conventionné avec l'État Paris Austerlitz ↔ Latour-de-Carol – Enveitg via Toulouse Matabiau reviendrait à s'acquitter de 5480,72 euros de redevances d'infrastructure, dont 3268,94 euros de redevances de marché, 1943,18 euros de redevances de circulation et 268,61 euros de redevances de circulation électrique. Exonérer les trains de nuit de la redevance de marché – qui pèse ici pour 60% du montant total des redevances – représente donc un allègement de charge considérable pour cette activité (qui devra tout de même assumer une augmentation des autres redevances).

Au-delà des réels problèmes structurels du réseau, les trains de nuit ne semblent donc pas favorisés par les choix et arbitrages, parfois contradictoires, effectués sur leur cadre de circulation, ni même au sein de leur propre direction.

B. LES TET DE NUIT DANS LES STRATÉGIES GLOBALES DE TRANSPORT LONGUE DISTANCE : UN DOUBLE-JEU DE L'ÉTAT ET DE SNCF VOYAGEURS ?

Malgré les apparences et la bonne volonté affichée de soutenir le développement des trains de nuit, SNCF Voyageurs semble davantage intéressée par ses activités les plus lucratives auxquelles elle n'a jamais renoncé, et pour lesquelles l'État consent également à d'importants investissements.

L'extension du réseau à grande vitesse se poursuit avec la construction de nouvelles LGV : après l'ouverture en juillet 2017 de la LGV Bretagne-Pays de la Loire jusqu'à Rennes et de la LGV Sud-Europe Atlantique jusqu'à Bordeaux, les premiers travaux pour le prolongement de cette dernière – confirmés

PARTIE III : CONFRONTER

par le préfet de la Haute-Garonne et de l'Occitanie – vers Toulouse devraient commencer dès la fin 2023 pour une mise en service escomptée en 2032. Selon le même calendrier, il est aussi question d'adjoindre une nouvelle LGV Bordeaux-Espagne depuis la capitale girondine jusqu'à Dax.

Ces deux extensions de LGV, regroupées dans le dénommé « Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest », coûteront cher et nécessiteront des investissements conséquents de la part des collectivités publiques et de l'État : rien que pour la construction proprement dite de la LGV Bordeaux-Toulouse, le projet officiel de financement présenté par la préfecture d'Occitanie prévoit un coût final de 14,3 milliards d'euros, dont 40% pris en charge par l'État¹⁴⁷ (soit, théoriquement, 5,6 milliards d'euros environ).

Dans la mesure où ce montant financier représente 56 fois celui débloqué en 2020 pour la relance des deux lignes de nuit, des interrogations sur la teneur et la durabilité de l'engagement de l'État en faveur des trains de nuit pourraient être posées, alors même que le projet initial du Ministre Djebbari ou même de la DGITM (*cf Partie II, sous-partie 1, A., 3.*) ne fait à ce jour l'objet d'aucune étude de financement.

Outre le *soft power* que représente la grande vitesse à la française comme fleuron national, on pourrait penser que l'État a financièrement tout intérêt à investir dans le développement du réseau à grande vitesse, qui représente (et a toujours représenté) une activité dans l'ensemble bénéficiaire pour SNCF Voyageurs dont il détient l'entière responsabilité du capital. L'élargissement des aires de chalandise de la grande vitesse accroît la fréquentation des TGV et donc les recettes commerciales des billets vendus en *yield management*. En outre, la mise en place de nouveaux péages et les bénéfices de SNCF Voyageurs fournissent de nouvelles recettes reversées au gestionnaire d'infrastructure pour l'entretien d'un réseau vieillissant. Cette hypothèse est cependant à nuancer compte tenu du maintien d'un niveau de péages très élevé susceptible de rendre déficitaire l'exploitation de ces LGV par SNCF Voyageurs ou de potentiels nouveaux concurrents, comme c'est encore le cas pour les deux tiers d'entre elles.¹⁴⁸

De plus, SNCF Voyageurs, qui n'a cessé de favoriser la grande vitesse depuis les années 1980, n'a pas non plus renoncé à l'objectif de rentabilité dans ses activités librement organisées, en misant, non pas sur les trains de nuit, mais sur le développement d'un modèle de transport diurne *low-cost* fondé sur le rendement maximal des trains. C'est ainsi que depuis 2013, la marque Ouigo exploite sur les lignes les plus fréquentées des anciens TGV Duplex réaménagés de sorte à optimiser l'espace commercialisable en réduisant au maximum le confort et l'espace disponible par passager, ce qui permet de proposer un prix d'entrée plus faible qu'en TGV classique renommé « Inoui ». Avec une disposition de sièges de type TER en 2+2 ou 2+3 et la suppression de la voiture bar et de la première classe, une double rame Ouigo Grande Vitesse peut ainsi transporter jusqu'à 620 personnes. En outre, la tarification de services (comme le WIFI, l'accès à une prise électrique ou un supplément de bagages) et la recherche d'économies en maintenance et en personnel contribuent à renforcer la rentabilité de cette activité pour SNCF Voyageurs. Cette dernière a d'ailleurs annoncé vouloir doubler le nombre de passagers à bord des trains Ouigo Grande Vitesse.¹⁴⁹

C'est dans la continuité de cette stratégie que Ouigo a été décliné en vitesse classique depuis avril 2022 pour proposer des tarifs encore plus attractifs compris entre 5€ et 30€. Des rames Corail de jour sont ainsi exploitées selon les mêmes principes du *low-cost* et ont de surcroît subi très peu de réaménagement (tout au plus l'application d'un nouveau pelliculage extérieur) dans le but de réaliser un maximum d'économies. Avec près de 900 000 billets vendus en moins d'un an sur les lignes Paris ↔ Nantes (trajet en 4h30) et Paris ↔ Lyon (trajet en 5h), le succès des Ouigo Train classique annonce l'ouverture de nouvelles liaisons vers Bordeaux, Marseille, Lyon, Rennes et même Bruxelles¹⁵⁰.

¹⁴⁷ Psychieras J. 2022 in *France Bleu*

¹⁴⁸ « TGV : deux tiers des lignes perdent de l'argent ! », 2017

¹⁴⁹ Discours de Alain Krakovitch, directeur de TGV-Intercités, à l'occasion des 10 ans du lancement de Ouigo, décembre 2022

¹⁵⁰ Tassel V. 2022 in *Le Parisien*

PARTIE III : CONFRONTER

Ce développement programmé s'accompagne d'ailleurs de campagnes de promotion choc en leur faveur, avec des sessions de vente de billets à 1€¹⁵¹. L'objectif est de séduire une clientèle bien plus regardante des prix des billets que des temps de trajet (significativement plus longs qu'avec la grande vitesse pour ces liaisons). Les Ouigo Train classique pourraient ainsi concurrencer les trains de nuit qui fondent leur attractivité sur les mêmes arguments auprès de cette clientèle.

Il serait toutefois faux d'affirmer que SNCF Voyageurs ne trouve aucun intérêt à exploiter des trains en période nocturne. Durant la saison hivernale, la compagnie affrète plusieurs TGV Inoui, dits aussi « TGV neiges » au départ des grandes villes de l'Ouest (Paris, Rennes, Nantes) vers les stations de ski des Alpes (Moûtiers, Bourg-Saint-Maurice, Chambéry, etc.) avec plusieurs circulations dans chaque sens. Cette conception du train pourrait-elle devenir une référence ? L'affrètement de ces TGV considérés comme « spéciaux » répond d'abord à la pénurie de voitures de nuit (telles que définies en introduction, c'est-à-dire avec des couchettes) ; pour autant, cela s'avère plus économique à l'exploitation puisque les rames TGV sont polyvalentes et peuvent être réutilisées – et commercialisées – en journée pour accroître leur rentabilité. De plus, les rames Duplex employées, à 508 places en unité simple et 1018 places en unité multiple, sont bien plus capacitaires qu'un Intercités de nuit composé au maximum de 15 voitures. Le voyage doit s'effectuer assis sur un siège peu inclinable comme sur un service de jour. Impossible pour l'heure de dire si le train de nuit de demain sera fondé sur ce modèle, puisqu'aucune donnée ne permet actuellement d'attester durablement la validation sociale de telles conditions de voyage.

SNCF Voyageurs semble donc davantage intéressée pour développer ses activités les plus capacitaires et bénéficiaires que pour investir dans la constitution d'un réseau de trains de nuit (sans nier les difficultés matérielles que cela représenterait) au-delà de la demande de l'État et malgré la mobilisation de l'équipe Intercités de nuit. La survie des lignes TET de nuit ne semblerait donc dépendre que de la disposition de l'État à payer pour maintenir ce service (et donc à ses seuls arbitrages), à moins que d'autres collectivités territoriales ne participent.

C. LA RÉGIONALISATION COMME NOUVELLE PRATIQUE DE GOUVERNANCE ?

Face à l'engagement inégal de l'État en faveur des trains de nuit, les Régions ou d'autres collectivités publiques pourraient-elles prendre en charge leur exploitation ou des projets pour leur développement ?

Depuis l'entrée en vigueur en 2001 de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), les Régions ont acquis le statut d'AOT de plein exercice et sont en charge de l'organisation et du subventionnement de l'offre TER sur leur territoire.

En outre, le périmètre régional apparaît comme l'échelon de référence en matière d'aménagement européen : conformément au principe fondamental de subsidiarité, les subventions européennes sont avant tout accordées à des projets de développement régionaux et non pas nationaux. De fait, les Régions deviendraient probablement un intermédiaire de premier plan avec l'Union européenne pour la concrétisation de projets d'aménagement destinés à favoriser le développement d'un réseau européen de trains de nuit.

¹⁵¹ Pour le premier anniversaire de Ouigo Train classique, 10 000 billets ont été mis en vente à un euro entre mai et juillet 2023 (site Ouigo.com)

PARTIE III : CONFRONTER

Juridiquement, il serait tout à fait possible pour les Régions de conventionner des portions de lignes de trains de nuit avec SNCF Voyageurs. On se souvient d'ailleurs de l'exemple de l'Occitanie qui avait fait le choix – au terme de négociations difficiles – de subventionner par une convention passée avec SNCF Mobilités la portion de Toulouse à Cerbère d'une ligne de nuit nationale que l'État voulait abandonner (*cf Partie I, sous-partie 1, C.*). Les Régions auraient aussi la liberté de participer financièrement aux travaux de rénovation d'infrastructures ferroviaires : le rapport Spinetta préconisait déjà de leur déléguer la gestion et l'entretien des petites lignes¹⁵². Enfin, elles pourraient aussi prendre l'initiative de commander un matériel roulant de nuit afin de le louer ou de le mettre à disposition gratuitement à de futurs exploitants.

Mais ce scénario consacrant la position centrale de la Région en matière de transport et d'aménagement se heurterait à au moins deux écueils.

D'abord, conventionner des portions de lignes de nuit par plusieurs Régions reviendrait à faire courir le risque de fragmenter leur supervision pour répondre à des intérêts avant tout régionaux, quand-bien même ces lignes seraient exploitées par un seul et même opérateur de bout en bout.

Par exemple, dans l'hypothèse où le Paris ↔ Cerbère, qui ne compte actuellement aucun arrêt commercial entre Paris et Toulouse, serait conventionné par toutes les Régions qu'il traverse (Occitanie, Nouvelle-Aquitaine, Centre-Val-de-Loire, Île-de-France) ces dernières pourraient conditionner leurs subventions à des dessertes sur leur territoire. Ce train de nuit serait alors considéré comme un service public de transport répondant non plus à un intérêt national mais à une somme d'intérêts régionaux, avec le risque de le faire sortir de sa zone de pertinence : ajouter une desserte commerciale à Brive-la-Gaillarde ou à Limoges (en Nouvelle-Aquitaine) se ferait nécessairement entre 1h et 5h du matin ; multiplier les dessertes entre Toulouse et Les Aubrais nuirait au sommeil des voyageurs.

On pourrait aussi envisager que seules les Régions bénéficiant d'une desserte par le train de nuit (et non toutes les Régions traversées) soient parties prenantes d'une convention interrégionale et lancent un appel d'offres groupé pour désigner un exploitant. Même dans ce cas, la gouvernance par plusieurs AOT d'une ligne de nuit interrégionale resterait complexe du fait de la démultiplication des interlocuteurs (voire des divergences politiques entre exécutifs régionaux).

L'enjeu consisterait à harmoniser l'ensemble des conditions d'exploitation pour maintenir un service cohérent à l'échelle nationale : cela concernerait non seulement les choix des dessertes, de leur nombre et des temps d'arrêts en gare, mais aussi des conditions de remboursement auprès des voyageurs, en passant par la répartition du montant des subventions à prendre en charge par chaque AOT. Parvenir à un accord d'harmonisation implique des processus de négociations forcément plus longs entre les différentes AOT régionales et l'opérateur qu'avec une AOT nationale unique.

Ensuite, certaines Régions ont déjà dû assumer la reprise en charge de nombreuses lignes TET de jour dont l'État s'était désisté en 2016-2017. Chaque Région avait passé un accord bilatéral avec l'État pour définir les conditions de reprise de ces paquets de lignes (qui étaient déficitaires dans leur quasi-totalité) et les contreparties accordées en conséquence (*cf Document 46*).

¹⁵² Recommandation 4 : « Si le maintien des circulations sur une ligne n'est pas possible sans investissement, et que cet investissement n'est pas justifié d'un point de vue socio-économique, SNCF Réseau est mandaté pour fermer la ligne. [...] La région concernée [...] peut reprendre la ligne sans contrepartie financière. » (p.56)

PARTIE III : CONFRONTER

Tableau n° 1 : protocoles d'accord conclus avec les régions

Région	Lignes reprises	Année de reprise	Engagements financiers de l'État	
			Matériel roulant	Financement du déficit
Hauts-de-France	Paris-Amiens-Boulogne Paris-St Quentin-Maubeuge/Cambrai	2019	10 rames et 250 M€	15 M€ par an à compter de 2019
Normandie	Paris-Caen-Cherbourg Paris-Rouen-Le Havre Paris-Granville Caen-Le Mans-Tours Paris-Évreux-Serquigny	2020	720 M€	Aucun
Centre-Val de Loire	Paris-Orléans-Tours Paris-Bourges-Montluçon Paris-Montargis-Nevers	2018	3 rames et 480 M€	Dégressif, de 49 M€ en 2018 à 24,5 M€ à compter de 2022
Nouvelle-Aquitaine	Bordeaux-La Rochelle Bordeaux-Limoges Bordeaux-Ussel	2018	5 rames	6,7 M€ / an en 2018 et 2019, puis 5 M€ / an de 2020 à 2022
Occitanie	Clermont-Nîmes Clermont-Béziers*	2018	3 rames	4,5 M€ par an de 2018 à 2022
Grand Est	Paris-Troyes-Belfort	2018	19 rames	13 M€ par an à compter de 2018
	Hirson-Charleville-Metz Reims-Dijon	2017	-	-

Source : DGITM

* cogestion expérimentale État / région en 2017 et 2018

Document 46 : TABLEAU récapitulatif des protocoles État-Région pour le transfert des lignes TET entre 2017 et 2020

Source : Cour des Comptes, 2019 (p.101)

Le document illustre bien les investissements financiers consentis par l'État pour accompagner les Régions dans la reprise de ces lignes, et notamment en ayant financé le renouvellement de l'intégralité des matériels roulants. Toutefois, on constate que la participation de l'État au financement du déficit est dégressive depuis la date du transfert.

Partant, on en déduit que les Régions sont et seraient confrontées à trois facteurs handicapants pour envisager un projet de réseau nocturne dont elles seraient les précurseurs ou les auxiliaires. Elles doivent déjà prendre en charge la majeure partie des déficits des lignes TET de jour en addition avec ceux des lignes TER déjà constitutives de leur réseau régional respectif. La subvention totale peut peser lourd dans le budget des Régions : depuis sa reprise des ex-lignes TET vers Cherbourg et Le Havre, la Normandie verse 170 millions d'euros par an à SNCF Voyageurs pour l'exploitation de l'ensemble de ses TER, et a augmenté cette dépense de 50 millions d'euros en 2023 dans un contexte inflationniste. 230 millions d'euros donc qui représentent presque 83% du budget total consacré aux transports normands.¹⁵³

Il apparaît ensuite très difficile pour les Régions de conventionner des lignes de trains de nuit sans une participation financière de l'État, ne serait-ce que pour acquérir ou avoir à disposition un matériel roulant neuf ou partager la charge de lignes probablement déficitaires – condition qu'elles avaient

¹⁵³ « Les chiffres-clés du budget 2023 de la Région Normandie » in *Paris Normandie*, 2022

PARTIE III : CONFRONTER

toutes exigée pour la reprise des lignes TET de jour. Or, on a vu que l'État n'avait à ce jour engagé presque aucune action pour l'acquisition d'un matériel roulant neuf et que, même si une telle action était lancée rapidement, il faudrait compter plusieurs années pour qu'elle aboutisse...

Enfin, les Régions ou les autres collectivités sont aussi mises à contribution pour la réalisation de projets de transport d'envergure nationale pour lesquels l'État apporte davantage son soutien et ses investissements : les collectivités territoriales de Nouvelle-Aquitaine et d'Occitanie se sont engagées à financer 40% du montant des travaux pour la construction de la LGV Bordeaux-Toulouse¹⁵⁴ et les Régions sont appelées à participer au financement de la mise en place des RER métropolitains estimée dans son ensemble à 13 milliards d'euros.¹⁵⁵

Autant d'argent que les Régions doivent consacrer à des projets considérés comme plus prioritaires qu'une hypothétique reprise en charge des lignes de nuit.

SOUS-PARTIE 3

L'ouverture à la concurrence : un levier de développement des trains de nuit ?

Si la gouvernance par la puissance publique venait à faire défaut, la « main invisible » du marché pourrait-elle s'y substituer ? Autrement dit, l'arrivée potentielle de nouveaux opérateurs pourrait-elle impulser une dynamique multipliant les lignes de nuit à même de les ancrer dans le réseau ferroviaire par l'équilibre de l'offre et de la demande ? Quelle que soit la réponse à cette question, qui, du reste, doit se poser en des termes bien plus subtils, il est impératif de prendre en compte l'ouverture du réseau ferroviaire français à la concurrence, laquelle s'avère en réalité protéiforme.

A. LE CADRE JURIDIQUE : UN PROCESSUS À PLUSIEURS VITESSES

Dans le cadre de la construction européenne, fondée sur des principes économiques libéraux (libre accès au marché, faible interventionnisme d'État, concurrence libre et non faussée), le secteur ferroviaire, tout comme avant lui celui de l'énergie ou des télécommunications, fait l'objet d'un processus d'ouverture à la concurrence, défini et rythmé par plusieurs « paquets ferroviaires ».

FOCUS

Les « paquets ferroviaires » européens

Premier paquet : définition des fonctions essentielles et ouverture à la concurrence du fret international

Directive 2001/12/CE, adoptée en 2001, entrée en application en 2003.

- Harmonisation des législations, des règles d'attribution des sillons et de la tarification des infrastructures

Deuxième paquet : ouverture à la concurrence du fret

Directive 2004/51/CE, adoptée en 2004

- Ouverture à la concurrence du fret international en 2006 et du fret domestique en 2007

¹⁵⁴ Psychieras J. 2022 in *France Bleu*

¹⁵⁵ Dubois M. 2023 in *Ouest-France*

PARTIE III : CONFRONTER

Troisième paquet : ouverture à la concurrence du transport international de voyageurs

Directive 2007/58/CE, adoptée en 2007

- Ouverture des lignes internationales à la concurrence
- Possibilité d'effectuer du cabotage
- Création du règlement OSP

Directive 2012/34/UE, dite « Directive Refonte »

- Confirmation de la séparation comptable comme condition suffisante au respect du principe de séparation entre gestion de l'infrastructure et exploitation des trains.

Quatrième paquet : ouverture des transports nationaux de voyageurs

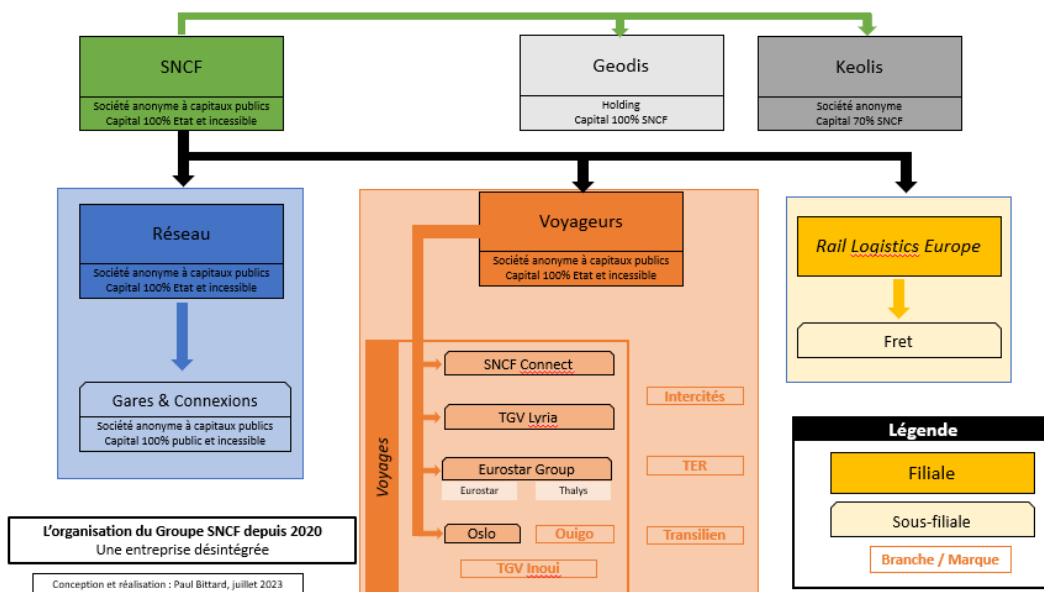
Adopté et entré en vigueur en 2016

- Ouverture à la concurrence en 2021 pour les lignes domestiques de voyageurs non conventionnées et au plus tard en 2023 pour celles conventionnées
- Harmonisation technique et juridique et interopérabilité du réseau
- Réduction maximale des réglementations nationales spécifiques

A l'instar d'autres pays européens, la France a mis en place cette réorganisation de son système de transport ferroviaire de voyageurs, entamée autour des années 2000 pour s'achever – juridiquement – à la fin de l'année 2020. Deux grands processus ont été menés :

- La **séparation** entre la **gestion de l'infrastructure** ferroviaire et **l'exploitation des trains**. Elle a été amorcée par la création de Réseau Ferré de France en 1997 – devenu SNCF Réseau en 2015 – et de SNCF Mobilités en 2015 – devenue SNCF Voyageurs en 2020. (*cf Document 47*)

Avec la transformation de l'EPIC SNCF en un ensemble de sociétés anonymes (SA) en 2018, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs, bien qu'intégrées au sein d'une seule et même entité de tête (Groupe SNCF), assurent respectivement l'une et l'autre mission en observant une stricte séparation comptable entre elles. L'intégralité des bénéfices de chaque SA est néanmoins reversée à SNCF Réseau dans une logique de solidarité intra-entreprise.



Document 47 : ORGANIGRAMME du Groupe SNCF depuis 2020 comme entreprise désintégré

Conception et réalisation : Paul Bittard, juin 2023

PARTIE III : CONFRONTER

- La **fin du monopole** d'État sur le **marché de l'exploitation des trains** par son ouverture à la concurrence.

Le monopole de la SNCF pour opérer ses trains sur l'ensemble du réseau ferroviaire français était garanti par son statut d'EPIC depuis la loi Loti en 1983 ; la loi pour un nouveau Pacte ferroviaire de 2018 abroge de *jure* le monopole de SNCF Voyageurs sur les lignes domestiques à partir de 2021, afin que d'autres exploitants ferroviaires (EF) – privés ou publics, français ou étrangers – puissent à leur tour exploiter leurs trains, en concurrence avec l'opérateur historique. (*cf Document 48*)

La gestion de l'infrastructure ferroviaire n'est quant à elle pas concernée par ce processus et reste sous la responsabilité exclusive d'un gestionnaire unique (SNCF Réseau et donc l'État) qui en est aussi le propriétaire.

- Le respect des règles de la concurrence est supervisé et sanctionné par le « gendarme du rail », l'**Autorité de Régulation des Transports (ART)***.

Ce principe d'ouverture à la concurrence n'est cependant pas uniforme et ne s'applique pas de la même manière selon le type d'activités opérées sur le territoire. Il convient en effet de faire la distinction entre, d'une part, les activités conventionnées avec une AOT et celles qui ne le sont pas (exploitées en *open access*), et, d'autre part, le caractère domestique ou international de ces lignes.

Le tableau ci-dessous synthétise le calendrier et les modalités d'ouverture à la concurrence de l'ensemble des activités opérées par SNCF Voyageurs.

PARTIE III : CONFRONTER

Principe	Trains conventionnés		Trains non conventionnés		
Fonctionnement	Délégation de service public (DSP)		Service librement organisé (SLO)		
Objectif	Service public		Service commercial		
Type de concurrence	« Pour le marché »		« Dans le marché »		
Entrée de la concurrence	Par appel d'offres Attribution exclusive de lot à un EF		En <i>open access</i> Ouverture du réseau à tout EF		
Ouverture à la concurrence des réseaux exploités par SNCF Voyageurs en monopole	<i>De jure</i>				
	(4^e paquet ferroviaire) <i>Loi n°2018-515 pour un nouveau pacte ferroviaire</i>			(2^e paquet ferroviaire) Grandes lignes internationales (classiques + grande vitesse) Dès 2009	
	A.O.T.	Réseau	Appel d'offres		
	État	TET	Dès 2019 (optionnel)		
	Régions	TER	Dès 2023 (obligatoire)		
	Ile-de-France Mobilités	Transilien	Dès 2023		
			RER	Dès 2025	
	Exploitation à partir de N+2 après appel d'offres			(3^e paquet ferroviaire) Grandes lignes domestiques (classiques + grande vitesse) Dès 2021	
	<i>De facto</i>				
	TET de jour : début d'exploitation entre 2026 et 2030			Depuis 2021 : Axe TGV Paris ↔ Lyon (Trenitalia, en concurrence avec SNCF Voyageurs) Depuis 2023 : Axe TGV Lyon ↔ Barcelone et Marseille ↔ Madrid (Renfe en concurrence avec SNCF Voyageurs)	
	Bordeaux ↔ Nantes et Nantes ↔ Lyon		2027		
	Paris ↔ Clermont-Ferrand et Paris ↔ Toulouse		2029		
Bordeaux ↔ Marseille		2030			
TET de nuit : début d'exploitation en 2028					
TER : début d'exploitation entre 2019 et 2033					
Axe TER Marseille ↔ Nice (Réseau régional <i>Zou!</i>) appel d'offres de la Région PACA lancé en 2020, remporté par Transdev en 2021, exploitation en 2025 (en monopole)					
Transilien : début d'exploitation entre 2023 et 2039					
T4 et T11Express		2023			
J L H K P N R U		De 2025 à 2028			
RER	E / D / C	2027 / 2032 / 2033			
	A / B	2039			
Cas de continuité du monopole de SNCF Voyageurs	Réseau	TET	TER	Grandes lignes	
	Activité	Intercités Intercités de nuit	TER Transilien	TGV inOui, Ouigo, Eurostar, Thalys, Lyria, etc.	
	Conditions	Jusqu'à expiration (ou rupture) des conventions actuelles (au plus tard en 2033) <i>PUIS</i> Reconduction des conventions sur décision de l'AOT suite à appel d'offres		Selon les «barrières à l'entrée» (cas de «monopole naturel») <i>ET/OU</i> Selon la conjoncture du marché (retrait des concurrents)	
Gestionnaire du réseau	SNCF Réseau				
Gestionnaire des gares	SNCF Gares & Connexions				
Organisme de régulation	Autorité de Régulation des Transports (ART)				

Document 48 : TABLEAU récapitulatif des modalités et calendriers d'ouverture à la concurrence des services ferroviaires exploités par SNCF Voyageurs en France : un processus à plusieurs vitesses

Conception et réalisation : Paul Bittard, juin 2023

Commentaire sur le document 48

La distinction entre l'ouverture à la concurrence *de jure* et *de facto* tient :

- **pour les services conventionnés**, au choix effectué par chaque AOT de fixer sa propre date d'ouverture des réseaux qu'elle conventionne, dans un délai légal compris entre 2019 et 2033 (hors RER), en tenant compte des délais de traitement des candidatures des opérateurs intéressés.
- **pour les services non conventionnés**, au choix de chaque opérateur de se lancer sur le marché, en prenant en compte les délais de traitement de sa demande d'accès auprès de l'ART et de SNCF Réseau (pour la commande de sillons notamment).

À la lueur de ce calendrier et de ses modalités, il s'agit maintenant de réfléchir aux différents scénarii d'ouverture à la concurrence qui concerne(ro)nt les trains de nuit sur le territoire français avec un fil interrogatif conducteur : dans quelle mesure l'arrivée de nouveaux concurrents pourrait-elle s'intégrer dans le système français de sorte à influencer sur le développement des lignes de trains de nuit ?

B. EN CAS D'ATTRIBUTION À LA CONCURRENCE D'UNE DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC DES TET DE NUIT

Avec la fin de l'attribution directe d'un contrat de service public dès décembre 2023, la convention TET 2021-2030 prévoit pour 2028 l'ouverture des lignes de nuit relevant de son périmètre à un opérateur préalablement sélectionné par appel d'offres.

Plusieurs conditions devront néanmoins être respectées pour le bon déroulement de ce processus inédit en France.

Il est d'abord impératif d'élaborer un calendrier tenant compte des délais nécessaires à la définition de l'appel d'offres ainsi qu'à la collecte et au traitement des candidatures éventuellement déposées.

La définition de l'appel d'offres est en effet essentielle : on se souvient de l'échec de l'appel à manifestation d'intérêt de 2016 pour la reprise des lignes de nuit, aux dispositions à la fois imprécises et bancales (*cf Partie I, sous-partie 2, B., 2.*). La faible rentabilité des lignes de nuit actuelles représente de plus un facteur dissuasif non négligeable à leur reprise par un opérateur : l'appel d'offres devra donc d'autant plus comporter des garanties solides à son égard pour lui assurer l'exploitation la moins contraignante possible à défaut d'être rentable. Entre autres, l'État ne doit laisser planer aucun doute sur le fait qu'il s'engagera durant toute la durée de la convention à prendre en charge l'intégralité de la redevance d'accès due à SNCF Réseau au titre d'un droit d'entrée pour les services TET, quand-bien même cette redevance est en augmentation croissante (+3,2% entre 2021 et 2022 ; +3,4% entre 2022 et 2023).¹⁵⁶

Ce socle de garanties peut toutefois ne pas suffire. Les lignes TET de jour Bordeaux↔Nantes et Nantes↔Lyon ont déjà fait l'objet d'un appel d'offres en 2020 en prévision de leur exploitation par un éventuel opérateur concurrent prévue pour 2027 : des quatre opérateurs ayant initialement déposé leur candidature, seule SNCF Voyageurs l'avait confirmée à la date de clôture de l'appel d'offres. Non seulement le contexte sanitaire n'offrait que peu de visibilité aux opérateurs concurrents sur la viabilité

¹⁵⁶ « Principe de la tarification des prestations minimales » SNCF Réseau, 2022 (p.28)

PARTIE III : CONFRONTER

de la reprise de ces deux lignes¹⁵⁷, mais ces derniers (Transdev, Arriva et EuroRail) avaient également dénoncé l'obligation définie dans l'appel d'offres de devoir effectuer leurs opérations de maintenance des *Coradia Liner* au sein du technicentre de Nantes – toujours propriété de l'opérateur historique – et plaidèrent, en vain, auprès du Ministère des Transports pour la construction d'un nouvel atelier spécifique censé garantir plus de « neutralité ».¹⁵⁸

Au préalable, le règlement OSP (*cf Partie I, Sous-partie 1, B.*) impose la diffusion d'un avis de pré-information (l'équivalent d'un appel à manifestation d'intérêt) au minimum 1 an avant la celle de l'appel d'offres. Il faut ensuite compter ensuite entre 1 et 2 ans environ pour procéder au recueil et au traitement des candidatures déposées, avant la désignation du vainqueur dans l'année précédant celle de la reprise effective, pour tenir compte de la préparation du transfert du personnel. L'appel à volontariat à ce transfert doit être lancé au plus tard 16 mois avant la reprise effective, ce qui suppose d'avoir déjà désigné le futur opérateur pour connaître ses besoins en nombre de personnel roulant. (*cf Document 49*)

Ce calendrier peut encore être avancé dans l'hypothèse où un nouveau matériel roulant de nuit – qui n'existe pas à la date de ce mémoire – devait être mis à disposition du futur opérateur.

Les rames Corail ainsi que les locomotives utilisées pour les lignes TET de nuit appartiennent à SNCF Voyageurs. Dans l'hypothèse où celle-ci perdrait l'appel d'offres, elle se retirerait avec ce matériel roulant, laissant le nouvel opérateur dans la nécessité d'apporter le sien. Soit cet opérateur possède déjà son matériel, soit il lui faut l'acquérir selon deux modalités : en le louant à une ROSCO ou en le faisant construire. Dans le premier cas, on a montré que le *leasing* se prêtait peu à du matériel roulant de nuit, et ce même si l'opérateur disposait de fonds suffisants pour payer les risques encourus par la ROSCO. Dans le second cas – et à supposer que des constructeurs puissent enregistrer sans délai la commande – la construction, l'homologation et la livraison d'un matériel roulant neuf nécessitent entre 3 et 4 années supplémentaires environ. Pour remplacer les trains Corail encore utilisés sur la ligne Marseille↔Nice dont il a remporté le marché, Transdev a par exemple prévu de fournir son propre matériel roulant en cours de construction par Alstom, soit 15 rames *Omneo Premium* commandées en décembre 2021 et qui ne seront livrées... qu'en juillet 2025.¹⁵⁹

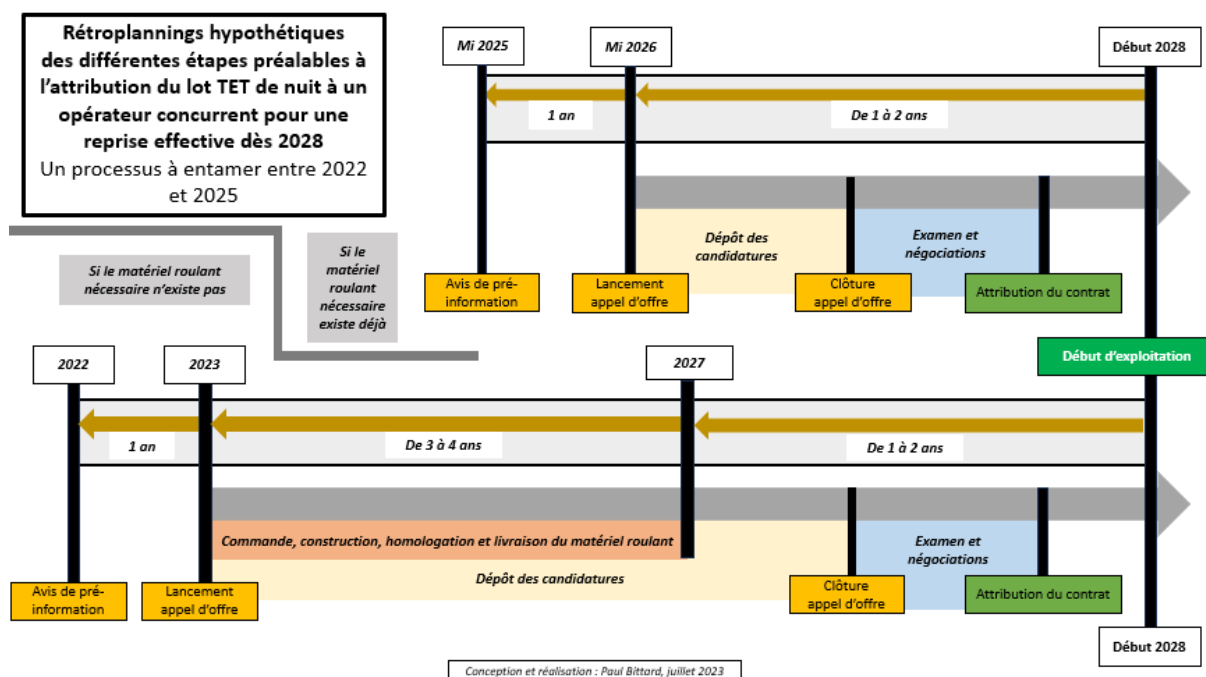
Dans ce dernier scénario (*cf Document 49*), l'addition des délais représenterait un processus d'une durée comprise entre 3 et 6 ans. Pour une entrée en service en 2028, il aurait dû être enclenché impérativement avant la fin de l'année 2022, avec *a minima* la diffusion d'un avis d'information comprenant toutes les données relatives au type et au volume de matériel nécessaire aux lignes TET de nuit telles que définies par l'État. À date de ce mémoire, aucun (pré)avis d'information n'a été diffusé, ou n'est prévu de l'être.

¹⁵⁷ Assemblée nationale, 2023 (p.34)

¹⁵⁸ « Appel d'offres TET : Transdev, Arriva et la maintenance des trains », in *Transportrail*, 2019

¹⁵⁹ Communiqué de presse « Alstom fournira à Transdev les lignes et le support à la maintenance de la ligne régionale Marseille-Nice », Alstom, 16 décembre 2021

PARTIE III : CONFRONTER



Document 49 : RÉTROPLANNINGS hypothétiques des étapes préalables à l'attribution des TET de nuit à un opérateur concurrent pour une reprise effective en 2028

Conception et réalisation : Paul Bittard, juillet 2023

Commentaire sur le document 49

Dans le cas où le matériel roulant n'existerait pas (scénario inférieur), le matériel roulant peut être construit et acheté directement par l'AOT ou par l'opérateur ferroviaire qui le fournit pour le compte de l'AOT.

Pour éviter ce scénario, la loi de 2018 prévoit toutefois la possibilité pour l'AOT de racheter le matériel roulant appartenant à SNCF Voyageurs et exploité dans le cadre de services conventionnés¹⁶⁰ (article 21). Cette option permettrait de mettre à disposition directement le matériel roulant au nouvel exploitant, de lui apporter des garanties solides et de lancer l'appel d'offres seulement à partir de 2026. À condition que le matériel roulant soit fiable. Malgré la rénovation des voitures Corail de nuit (*cf Partie II, sous-partie 2, B., 2.*), qui a permis de prolonger d'une dizaine d'années au maximum leur opérabilité, celles-ci ne pourront pas être prêtées : la réglementation européenne REACH, en vigueur depuis 2007 pour sécuriser la fabrication et l'utilisation des substances chimiques dans l'industrie européenne, interdit formellement la mise à disposition par une AOT à un opérateur ferroviaire de matériel amianté (comme c'est encore le cas pour les voitures Corail).

À ce jour, aucune annonce de la part de l'État pour le rachat ou le renouvellement de ces rames n'a été formulée pour leur succéder, alors même qu'il s'agit d'un processus long et complexe à mener. L'absence de visibilité sur un renouvellement pourrait bien dissuader d'éventuels opérateurs de répondre à un appel d'offres pour une convention qui dure en moyenne une décennie. Un appel d'offres lancé en 2026 dans ces conditions aurait donc plus de risques d'échouer comme celui des TET de jour en 2020.

Cette absence de visibilité ne concerne pas que le matériel roulant. L'attribution d'un marché conventionné implique aussi le transfert au nouvel exploitant des opérations de maintenance. Le technicentre de Paris Austerlitz, propriété de SNCF Voyageurs et voué à centraliser toute la

¹⁶⁰ Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, article 2021

PARTIE III : CONFRONTER

maintenance des rames Corail de nuit, doit préalablement faire l'objet d'une segmentation des zones affectées au matériel de chaque ligne TET (de jour et de nuit), dans l'hypothèse où les lots seraient exploités chacun par des opérateurs différents. Non seulement cette segmentation n'est pas entamée, mais la perspective du chantier lié à la construction de nouveaux bâtiments de maintenance dédiés aux voitures *Oxygène* laisse à ce jour peu de visibilité sur sa configuration et sa disponibilité en 2028. La loi prévoit également que toutes les données, logiciels et documents nécessaires à l'exploitation et la maintenance du matériel roulant transféré soient livrés sans contrepartie à l'AOT par SNCF Voyageurs¹⁶¹ qui, on l'a vu, s'est déjà montrée plutôt réticente à communiquer sur des données dont elle possédait l'exclusivité (cf *Partie I, sous-partie 2, B., 2.*). Une autre option – non étudiée à ce jour – consisterait en la construction d'un nouvel atelier par l'opérateur concurrent dédié à la maintenance des rames exploitées dans le cadre de son contrat, mais au prix d'un supplément de coûts et de délais. A titre d'exemple, SNCF Voyageurs SUD AZUR – filiale de l'opérateur historique créée spécialement pour exploiter le lot TER de l'« Étoile de Nice » qu'elle a remporté suite à l'appel d'offres lancé par la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur – a commandé mi-2023 pour 55 millions d'euros la construction d'un nouveau centre de maintenance et de remisage à Nice Saint-Roch qui ne sera opérationnel... qu'au printemps 2025.¹⁶²

Et enfin des conflits sociaux liés au transfert des personnels roulants et de maintenance seraient à redouter. La loi¹⁶³ prévoit en effet le transfert automatique des agents effectuant plus de 50% de leur activité sur une même ligne. En cas de surplus par rapport aux besoins du nouvel opérateur, le personnel de SNCF Voyageurs non transféré se verrait proposer une réaffectation à un poste équivalent – avec un risque de perte de salaire – ou à d'autres lignes – avec un risque de changement de périmètre géographique. Un refus équivaut à une rupture de contrat et donc à un licenciement.

Le personnel roulant transféré (volontairement ou non) conserverait un « sac à dos social »¹⁶⁴ correspondant aux avantages acquis chez SNCF Voyageurs (régime de retraite, mutuelle, etc.) mais – potentiellement – avec un temps de travail et un nombre de missions accrus. Ces conditions de transfert prévues par loi ont déjà donné lieu à des conflits entre les syndicats et opérateurs. Le seul exemple de transfert en cours concerne le personnel de la ligne TER Marseille ↔ Nice de SNCF Voyageurs vers l'entreprise privée Transdev, pour lequel les emplois transférés devraient être préservés tels quels durant 15 mois. L'absence de certitude sur les missions et conditions de travail prévues par les contrats de travail au-delà de cette échéance suscite d'ores et déjà l'opposition des syndicats CGT Cheminots et Sud Rail PACA.¹⁶⁵ Et ces inquiétudes surviennent même lorsque SNCF Voyageurs conserve un lot : si l'« Étoile d'Amiens », nœud central du réseau TER Hauts-de-France, a bien été remportée par l'opérateur historique face à Transdev au terme de l'appel d'offres, c'est en réalité une filiale spécialement créée (à l'instar de SNCF Voyageurs SUD AZUR mentionnée plus haut) qui exploitera ce lot et vers laquelle le personnel fera bien l'objet d'un transfert¹⁶⁶. Si celui-ci est placé sous un régime différent et moins avantageux que celui de la maison mère, il y aurait fort à craindre des protestations de la part des agents nouvellement filialisés.

Ces deux exemples montrent donc que le transfert de personnel dans le cadre d'une délégation de service public pourrait donner lieu, dans le cas des TET de nuit, à des conflits sociaux qu'il s'agirait alors de désamorcer, en préparant les conditions de transfert le plus en amont possible.

¹⁶¹ Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, article 21

¹⁶² « NGE construira le centre de maintenance des trains de l'étoile ferroviaire de Nice », in *Le Monde*, 2023

¹⁶³ Loi n°2018-1242 du 26 décembre 2018 relatif au transfert des contrats de travail des salariés en cas de changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs, chapitre II et suivant

¹⁶⁴ Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, article 17

¹⁶⁵ Binacchi F. 2021 in *20 minutes*

¹⁶⁶ Fluckiger P. 2023 in *Courrier Picard*

PARTIE III : CONFRONTER

La combinaison de tous ces facteurs est de surcroît aggravée par un manque de moyens humains au sommet de l'État pour piloter la transition vers la concurrence. L'Assemblée nationale rappelait déjà que seuls cinq à sept postes à temps plein au Ministère des Transports étaient dévolus à l'organisation des appels d'offres pour l'ensemble des services de transport ferroviaire conventionnés avec l'État, de leur conception à l'étude des dossiers de candidatures¹⁶⁷. L'allongement des différents délais (déjà importants) causé par ce sous-effectif pourrait être en outre être augmenté par la multiplication des appels d'offres à organiser entre 2026 et 2030.

En regard de l'importance des délais et des moyens à fournir pour organiser au mieux l'ouverture à la concurrence, et compte tenu de l'absence de feuille de route à ce jour concernant les TET de nuit, on pourrait raisonnablement estimer que ces derniers ne seraient vraisemblablement pas repris par un opérateur concurrent – qui devrait faire construire son matériel – avant 2030, si un avis d'information était lancé dès 2024. SNCF Voyageurs serait donc favorite pour reprendre ces lignes en 2028 si le calendrier gouvernemental était maintenu.

C. EN CAS D'ENTRÉE DE LA CONCURRENCE SUR LE MARCHÉ PAR DES SERVICES LIBREMENT ORGANISÉS DE TRAINS DE NUIT

Sans attendre la reprise des TET, la possibilité pour un opérateur concurrent d'exploiter des lignes de nuit en service librement organisé sur le réseau ferré français existe depuis 2009 pour des liaisons internationales (avec cabotage) et 2020 pour des liaisons domestiques.

C'est d'ailleurs sur ce principe que l'État espère voir les lignes de nuit internationales se développer dès 2024, au premier rang desquelles un Paris↔Berlin, opéré par ÖBB *Nightjet* en complément de son Paris↔Vienne, et un Paris↔Venise opéré par la nouvelle entreprise privée *Midnight Trains*, avec des arrêts en cabotage à l'étude pour remplir au maximum les trains. Par ailleurs, le directeur de *Midnight Trains* songe aussi sérieusement à lancer un train de nuit domestique entre Paris et Nice, sur le même parcours que celui de l'Intercités de SNCF Voyageurs¹⁶⁸.

Hormis la prise en compte des travaux sur le réseau (que l'on a détaillée précédemment), lancer des nouvelles lignes de trains de nuit en SLO pose cependant un certain nombre de défis.

D'abord, l'acquisition du matériel roulant reste une problématique majeure, d'autant plus considérable que, dans le cas d'un SLO, l'entreprise ne peut pas compter sur le prêt d'un matériel par une AOT. La pénurie généralisée de voitures de nuit et de locomotives disponibles en bon état est une réalité, aggravée en France par le choix – contraint¹⁶⁹ – de SNCF Voyageurs d'avoir détruit la quasi-totalité de son parc de nuit en 2017, au lieu de le revendre ou de le louer (*cf Partie II, sous-partie 3, B., 2.*). Dans ce contexte, le directeur de *Midnight Trains* reconnaît volontiers qu'il n'a d'autre choix que de commander à une ROSCO la construction d'un matériel neuf spécialement dédié¹⁷⁰. Rendre conforme le matériel roulant disponible (français ou étranger) aux standards de l'entreprise aurait en effet entraîné des modifications structurelles et donc de longues procédures administratives d'homologation.

Il s'agit également de construire un matériel adapté à toutes les spécificités d'un réseau ferré français hétérogène à plus d'un titre, ne serait-ce que pour les lignes TET de nuit (*cf Document 50*). Le choix des locomotives doit prendre en compte les différences de tensions d'alimentation électrique selon les

¹⁶⁷ Assemblée nationale, 2023 (p.35)

¹⁶⁸ Voir Annexe « Entretien avec M. Nicolas Bargelès »

¹⁶⁹ Voir la réglementation REACH en Partie III, sous-partie 3, B.

¹⁷⁰ *Ibid.*

PARTIE III : CONFRONTER

lignes (1 500 volts continus, 25 000 volts alternatifs, mixte, non électrifié) et de systèmes de signalisation spécifiques à la France (KVB sur les lignes classiques, TVM sur les lignes à grande vitesse, et – à terme ? – leur remplacement progressif par le système européen ERTMS). Cette problématique se pose en des termes plus complexes dans le cas de lignes transfrontalières, alors même que la constitution d'un réseau européen est un objectif de Midnight Trains pour atteindre sa viabilité financière et amortir au plus vite ses coûts fixes.

Une autre « barrière à l'entrée » de la concurrence – et non des moindres – concerne l'augmentation prévisionnelle des redevances d'infrastructure tout au long de la décennie 2020.

On a vu que les trains de nuit exploités en SLO sont **exemptés de la redevance de marché** : celle-ci ne s'applique en effet que sur les activités ferroviaires considérées comme suffisamment robustes financièrement pour la supporter sans compromettre leur pérennité (ce que le modèle économique fragile des trains de nuit en général ne permet pas). En revanche, ils devront supporter **l'augmentation de la redevance de circulation**, en tenant compte de la trajectoire prévisionnelle de hausse des redevances d'infrastructure (*cf Document 44*). Cette hausse pourrait être d'autant plus handicapante qu'aucune aide au démarrage n'est prévue par l'État pour les trains de nuit (comme le déplore le patron de Midnight Trains¹⁷¹), à la différence des opérateurs de grande vitesse qui peuvent solliciter une réduction, mais uniquement sur la redevance de marché (que les trains de nuit ne paient pas à la base). Pour aider Trenitalia France à s'implanter dans un marché ferroviaire quasi-monopolisé par SNCF Voyageurs¹⁷², la filiale de l'entreprise italienne bénéficie depuis le lancement de son Paris↔Lyon en 2021 d'une réduction dégressive sur la redevance de marché due à SNCF Réseau et ce jusqu'en 2023 (à hauteur de 37% en 2021, 16% en 2022 et 8% en 2023¹⁷³, une négociation étant en cours pour prolonger cet abattement en 2024). Les opérateurs de fret bénéficient également d'une « compensation fret » versée par l'État pour couvrir une partie de leurs péages.

Le « toucher de quai », enfin, qui s'assimile à un droit d'embarquement et de débarquement en gare, affiche les tarifs les plus élevés de France dans la gare de Paris Austerlitz (pourtant épicerie de la quasi-totalité des lignes de nuit actuelles et aménagée pour accueillir leurs voyageurs), même s'ils ont considérablement baissé depuis 2 ans. En 2023, leur montant avoisinait les 600 € pour les activités non conventionnées, contre 1 230 € en 2020.¹⁷⁴

Il y a donc tout lieu de penser que ces conditions tarifaires rehaussées pour l'exploitation de lignes de nuit en SLO pénaliseraient donc d'abord les opérateurs primo-entrant à faible capital constitué, à commencer par Midnight Trains.

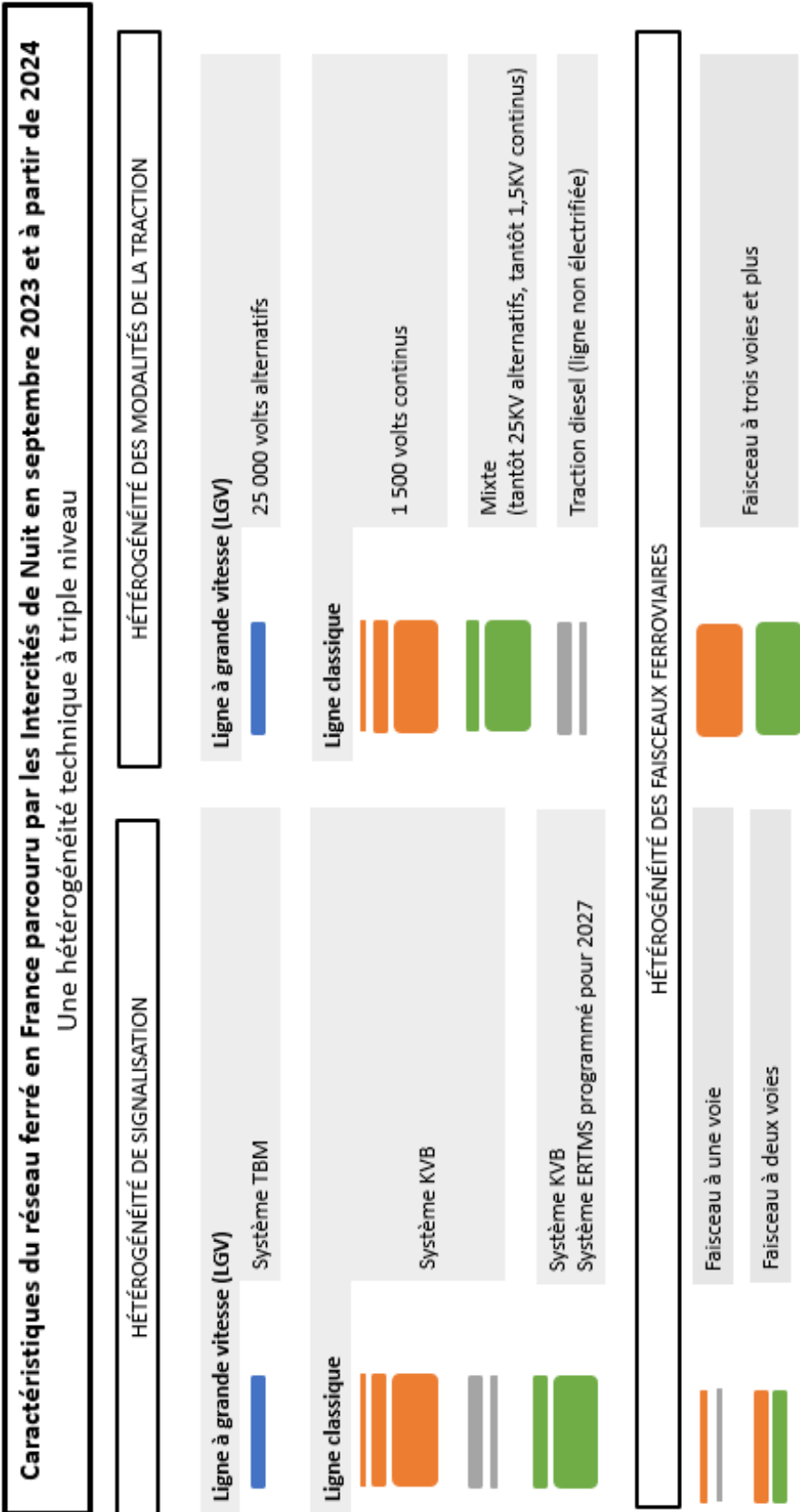
¹⁷¹ Voir Annexe « Entretien avec M. Nicolas Bargelès »

¹⁷² Pour en savoir plus sur la « régulation asymétrique » : P. Pérennes (26 octobre 2022) « Pourquoi Trenitalia a-t-elle eu le droit à des « promos » sur ses péages d'infrastructure », *Trans-missions*

URL : [Pourquoi Trenitalia a-t-elle eu le droit à des « promos » sur ses péages d'infrastructure ? - Trans-Missions](#)

¹⁷³ « Trenitalia : un passe-droit qui se heurte à la colère des cheminots français », 2022

¹⁷⁴ Gares & Connexions, DRG 2020 et 2023



Document 50 : CARTES des caractéristiques du réseau ferré français parcouru par les lignes TET de nuit en septembre 2023 et à partir de 2024 : une triple hétérogénéité technique
 Conception et réalisation : Paul Bittard, juillet 2023, d'après les données de la carte RFN, SNCF Réseau, 2020

PARTIE III : CONFRONTER

D'autres obstacles relèvent de certaines permanences de l'organisation d'un système ferroviaire structurée par le monopole exclusif de la SNCF durant presque un siècle, et qui, malgré la relative désintégration du Groupe SNCF, pourrait à terme induire une distorsion de concurrence et discriminer les nouveaux opérateurs.

Le premier concerne la maintenance : là où des segments d'ateliers doivent être réservés à l'opérateur ayant remporté l'appel d'offres pour l'exploitation de services conventionnés, il est nécessaire, dans le cadre de service librement organisé, de solliciter une demande d'accès auprès de SNCF Voyageurs, propriétaire exclusive des lieux, et en concurrence avec les autres opérateurs. Malgré tout, le Code des Transports prévoit effectivement que « les entreprises ferroviaires [...] ont un droit d'accès à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes aux installations de services » (article L2123-3-1) et que, dans le cas où un opérateur ferroviaire exercerait simultanément une activité d'exploitant d'installation de services, celui-ci mette en place « les mesures à assurer l'indépendance organisationnelle et décisionnelle de l'entité chargée de l'activité d'exploitant d'installation de service ». (article L2123-3-7). Toutefois, SNCF Voyageurs a déjà été épinglée par l'ART pour des manquements à son obligation de neutralité relative à l'accès aux centres de maintenance¹⁷⁵. Le patron de Midnight Trains déplore en outre un manque de collaboration de la part de l'opérateur historique pour ouvrir les ateliers de maintenance à ses futurs trains de nuit.¹⁷⁶

Le second est relatif à l'équipement en appareils de signalisation. D'ici à ce que l'ERTMS couvre *a minima* la partie du réseau parcourue par les trains de nuit, il sera nécessaire pour tout nouvel opérateur d'acquérir des boîtiers KVB – exclusivement adaptés à la circulation des trains en France – pour équiper les locomotives. La fabrication de ces boîtiers avait été suspendue par Alstom, l'unique détenteur et constructeur de cette technologie, tandis que les boîtiers disponibles ont tous été rachetés par SNCF Voyageurs (obligeant les nouveaux opérateurs à négocier – parfois durement – avec elle pour en acheter, à l'instar de Trenitalia pour lancer ses *Frecciarossa* sur l'axe TGV Paris ↔ Lyon en 2021)¹⁷⁷. La reprise de la construction de ces boîtiers par Alstom en 2024 pourrait toutefois potentiellement résorber cette situation déséquilibrée.

Enfin, un dernier exemple d'obstacle concerne la distribution des billets. Rien, à ce stade, n'empêche ni n'oblige *SNCF Connect* – rattachée à la branche *Voyages* de SNCF Voyageurs (cf Document 47) – à vendre des billets de trains d'une compagnie concurrente. Dans ce contexte, il n'est pas à exclure que les nouveaux opérateurs de trains de nuit doivent louer un hébergement sur une autre plateforme de distribution (comme *Trainline*) ou créer la leur et leur conférer une visibilité à grande échelle ; une tâche d'autant plus ardue que *SNCF Connect* reste en 2023 le premier site marchand en ligne de France.

En considérant ces trois axes, il ne s'agit pas d'affirmer que SNCF Voyageurs entrave délibérément la concurrence, mais de faire simplement remarquer que son contrôle exclusif de certains équipements essentiels à la circulation des trains lui donnerait tout intérêt à abuser de sa position dominante.

Et quand-bien même les règles de la concurrence libre et non faussée seraient respectées par l'ensemble des opérateurs, il ne faudrait pour autant pas en déduire que les (éventuels) opérateurs concurrents pourraient constituer à eux seuls un réseau de trains de nuit tel qu'envisagé par l'ex-Ministre Djebbari, ou à même de compenser l'action de l'État comme AOT des TET de nuit. Étant donné

¹⁷⁵ Décision n° 2020-033 du 28 mai 2020

¹⁷⁶ Voir Annexe « Entretien avec M. Nicolas Bargelès »

¹⁷⁷ Koch M. 2023 in *Francinfo*

PARTIE III : CONFRONTER

que la durabilité des lignes de nuit en SLO est conditionnée à la seule rentabilité de leur exploitation (sans aucune subvention), les opérateurs auront donc une préférence à lancer des trains sur des lignes potentiellement rentables : le directeur de Midnight Trains ne raisonne pas autrement lorsqu'il évoque son projet de lancer un train de nuit Paris↔Nice¹⁷⁸ (une liaison déjà assurée par un Intercités de nuit de SNCF Voyageurs sous convention de l'État). L'entrée de la concurrence en SLO dans un objectif strictement lucratif sera de toute évidence discriminante envers certains territoires (pour lesquels le niveau de fréquentation ne permettrait pas de rentabiliser l'exploitation des trains) et certaines catégories de voyageurs (les moins aisés économiquement, même si la tarification en *yield management* proposée par Midnight Trains permettrait d'élargir au maximum l'éventail de prix proposés, sur une échelle de 1 à 5)¹⁷⁹.

Tout l'enjeu consisterait donc à ce que l'arrivée de la concurrence s'organise plutôt en complémentarité de l'offre TET de nuit, autant pour résorber des déséquilibres socio-territoriaux que pour prévenir une compétition trop vive entre opérateurs aux conséquences potentiellement funestes pour les nouveaux entrants. Il y a déjà 15 ans, outre-Rhin, une expérience de train de nuit initiée par la société de tourisme privée DNV-Tours en SLO sur la liaison Stuttgart↔Berlin avait tourné court au bout de deux semaines, incapable de s'imposer face la puissante Deutsche Bahn¹⁸⁰. De ce point de vue, l'État aurait un rôle de pilotage et de stratège majeur à jouer, en élaborant des dispositifs incitatifs à l'exploitation de certaines lignes, même si on a montré ses propres limites et manquements pour les services dont il a déjà la responsabilité.

CONCLUSION

Une relance d'une décennie ?

C'est donc un paradoxe que ce nouvel essor des trains de nuit véritablement enclenché mais sans aucune certitude ni garantie sur sa durabilité au-delà de 2024, une fois que les dernières lignes de nuit planifiées auront été relancées.

La cause majeure de ce manque de visibilité tient à l'état des infrastructures ferroviaires dont la rénovation devra précéder le développement d'un réseau de trains de nuit au-delà des lignes actuelles, elles-mêmes confrontées à l'incontournable impasse de la radiation de leur matériel roulant d'ici à 2030. Au vu des entraves que l'ensemble de ces chantiers urgents génère sur l'exploitation des trains de nuit, ces deux processus ne peuvent apparemment pas être menés de manière concomitante. Ce constat apparaît d'autant plus criant qu'il découle en partie d'insuffisances de la part de l'État dans le pilotage du développement des trains de nuit, de l'anticipation des échéances et de la supervision des transformations du système ferroviaire, que ni la régionalisation ni l'arrivée de la concurrence ne sauraient suffire à résorber.

Il est à présent temps – à partir de ce constat – de l'intégrer dans la réponse à notre problématique initiale et de dresser le bilan de notre étude.

¹⁷⁸ Voir Annexe « Entretien avec M. Nicolas Bargelès »

¹⁷⁹ Voir Annexe « Entretien avec M. Nicolas Bargelès »

¹⁸⁰ « Neuer privater Nachtzug nach Berlin », 2009, in *Frankenbahn*

CONCLUSION GÉNÉRALE

Une relance à pleine vitesse... aiguillée vers le déraillement ?

A. RAPPEL DE LA PROBLÉMATIQUE

Le fil conducteur de la démonstration

Nous voici arrivés à la fin de ce mémoire, dont l'objectif était de répondre à la problématique suivante, et en fonction de laquelle les éléments de réponses seront synthétisés et articulés :

Dans le cadre de la remise en circulation opportune des trains de nuit, les stratégies d'exploitation choisies réunissent-elles dans l'état actuel du système ferroviaire français les conditions nécessaires à la pérennisation d'un mode de transport pourtant victime d'un précédent constat d'échec ?

B. BILAN ET RÉPONSES À LA PROBLÉMATIQUE

Justifications d'une réponse plutôt négative

1. Une aventure indiscutablement sur les rails...

Une relance assurément opportune... voire opportuniste ?

La remise en circulation des TET de nuit n'apparaît que comme le résultat d'une occasion saisie de les rétablir dans un contexte conjoncturellement favorable à l'essor des trains de nuit : ces derniers ont en effet bénéficié d'un regain d'intérêt soudain, grâce à l'engouement provoqué par des modèles à succès en Europe et à la recomposition des mobilités dans un contexte multi-crisis (sanitaire et climatique) qui a, en outre, remis en question la pertinence d'autres modes de transport de longue distance.

Compte-tenu de la recherche de réduction maximale des dépenses publiques, les arbitrages en faveur de tel ou tel mode de transport ne sont jamais neutres politiquement : à ce titre, les trains de nuit ont pu constituer pour le pouvoir en place un levier d'action et de visibilité politique forte, autant pour se démarquer des précédents gouvernements fossoyeurs de ce mode de transport que pour s'en servir comme d'un outil de séduction à destination de certains territoires (en premier lieu, ceux pour lesquels le train de nuit apparaît comme vital à leur dynamisme).

CONCLUSION GÉNÉRALE

Des stratégies d'exploitation segmentées à chaque type de marché

Pour concrétiser cette relance, l'État compte sur la reconstitution d'un réseau de lignes de nuit domestiques et internationales, intégrées dans un réseau européen de plus large échelle, en s'appuyant sur deux stratégies d'exploitation adaptées à chacun de ces marchés.

Pour les lignes domestiques, l'État considère le train de nuit comme un mode de transport faisant partie intégrante des « Trains d'Équilibre du Territoire » répondant à une mission de service public, qui doit primer sur tout objectif de rentabilité. Il adopte pour cela un modèle de financement palliatif des déficits d'exploitation au titre d'une convention passée avec un opérateur, en l'occurrence SNCF Voyageurs et son activité dédiée Intercités de nuit.

Les lignes internationales sont quant à elles laissées à la seule responsabilité des opérateurs qui souhaiteraient les exploiter, dans un but strictement commercial à visée lucrative. Sans aller donc jusqu'à un conventionnement, cette option laisse sous-entendre une collaboration plus ou moins étroite avec ces opérateurs, afin de faciliter leur implantation sur le réseau ferroviaire ou, à tout moins, les inciter à le faire.

Dans tous les cas, ces projets de relance – quelles qu'en soient la teneur et la portée – doivent tenir compte des très nombreuses contraintes et diverses charges liées à l'exploitation, à la logistique et à la maintenance de ce mode de transport, plus complexes celles d'un train de jour.

Une relance par un nombre limité de relances

Ces stratégies se sont concrétisées en France, la relance étant essentiellement fondée sur la résurrection de quelques lignes domestiques – à forts enjeux touristiques ou d'aménagement du territoire – et sur une rationalisation poussée des moyens techniques et matériels utilisés par l'adoption de schémas d'exploitation combinée. Une ligne de nuit internationale vient compléter ce réseau nocturne.

Cette dynamique est prévue pour se poursuivre selon toute certitude jusqu'en 2024, avec la relance des lignes Paris↔Aurillac en décembre 2023 et Paris↔Berlin l'année suivante. Au-delà, les perspectives sont en revanche bien plus incertaines.

2. ...mais aiguillée vers un nouveau déraillement ?

On rappelle ici que ce mémoire, qui se doit de respecter une certaine rigueur scientifique, ne s'inscrit pas dans une visée prémonitoire, d'où la tournure interrogative de ce sous-titre. En s'appuyant sur un certain nombre d'éléments dégagés au cours de la démonstration, on peut toutefois raisonnablement émettre et justifier cette hypothèse.

Des conditions fondamentales à la durabilité de la relance...

Afin de donner des garanties à la durabilité de la relance au-delà de la réouverture prochaine de ces deux lignes, cinq axes de conditions *sine qua non*, qui ont été clairement identifiées et rappelés tout au long de la démonstration, peuvent être résumés :

CONCLUSION GÉNÉRALE

- Un réseau d'infrastructures en état d'utilisation, disponible la nuit, capable d'absorber une augmentation de trafic et adapté aux innovations technologiques en cours ainsi qu'à une large gamme de matériels roulants.
- Un matériel roulant (incluant les voitures et les locomotives) neuf ou en état de fonctionnement pour en garantir la fiabilité, confortable pour des trajets en phase de sommeil et avec une longue durée de vie en perspective pour respecter les dispositions des conventions TET le cas échéant.
- Un modèle économique garantissant la viabilité financière de ce mode de transport peu compétitif dans un marché concurrentiel, soit par la rentabilité (en cas de SLO), soit par des gages solides à l'équilibre des charges et des recettes (en cas de DSP).
- Un encadrement et un pilotage continus et prévoyants de la part de l'État pour accompagner l'essor du train de nuit, avec des investissements à la hauteur des enjeux. Cela suppose également une coordination transparente avec les opérateurs, qui doivent en outre faire preuve d'un réel intérêt à se positionner sur ce segment de marché.
- Une validation sociale de la part des voyageurs, suffisante pour maintenir un niveau maximal de fréquentation à même de garantir la rentabilité de l'exploitation ou, à tout le moins, de justifier la pertinence du train de nuit sur les liaisons qu'il parcourt.

...qui ne sont pas réunies en 2023...

Certes, les Intercités de nuit ont toujours capté une part de voyageurs fidèles ou occasionnels là où ils ont été relancés, même si ceux-ci disposent encore d'un potentiel d'élargissement de clientèle non exploité à ce stade, du fait de contraintes logistiques et financières considérées comme trop lourdes à assumer.

Pourtant, force est de constater qu'en juillet 2023, l'ensemble des conditions précitées n'est pas réuni, dans la mesure où leur concrétisation demeure inaboutie, voire inentamée.

Ceci tient en partie au fait que depuis le constat d'échec de 2017, les changements opérés en matière de gouvernance (l'affirmation d'un discours politique favorable aux trains de nuit ; un mécanisme de financement des TET) et de robustesse des infrastructures (rénovation et adaptation du matériel roulant aux standards de confort contemporains) n'ont été que minimales et provisoires.

Dans le même temps, des défaillances fondamentales persistent, à même de compromettre l'insertion des trains de nuit dans le système ferroviaire.

En premier lieu, il perdure une inadéquation structurelle des ambitions de relance avec l'état du réseau ferré et de ses infrastructures, pris dans un processus de recomposition juridique et technique peu favorable à l'ancrage et la multiplication des lignes de nuit. A cela s'ajoute l'incertitude sur la viabilité au-delà d'une dizaine d'années d'un matériel roulant qui, bien que rénové, demeure toujours en extrême fin d'opérabilité.

Ensuite, la relance souffre d'un défaut d'encadrement et de pilotage de la part d'un État qui n'assume qu'imparfaitement son rôle d'AOT et de propriétaire du réseau ferré. Ce défaut relève à la fois d'une absence de vision et de financement de long terme, aggravée par des renouvellements politiques à

CONCLUSION GÉNÉRALE

court terme à chaque élection présidentielle ou remaniement ministériel ; d'arbitrages financiers contradictoires (une part importante de financements étant affectée à d'autres activités davantage favorisées) ; et d'un manque de personnels humains dévolus à l'élaboration et au contrôle d'une feuille de route en adéquation avec les besoins nécessaires à une relance durable.

Enfin, ces difficultés sont d'autant moins rattrapables que le principal opérateur concerné (SNCF Voyageurs) semble reléguer le train de nuit au dernier rang de ses priorités.

L'ensemble de ces manquements conduit à ce que les projets bâtis autour des annonces et des promesses ne sont pas suivis d'investissements à la hauteur des enjeux et des ambitions affichées. Dans ces conditions, ces projets – tout aussi ambitieux et volontaristes soient-ils – ne peuvent donc se concrétiser complètement et durablement à date de ce mémoire.

...et ne le seront probablement pas avant une décennie au minimum

Ni les évolutions techniques innovantes du système ferroviaire, ni l'entrée de la concurrence ne résoudront d'eux-mêmes ces problèmes qu'il incombe à la puissance publique de prendre en charge.

Or, régénérer le cadre ferroviaire, ne serait-ce que pour le rendre fiable, nécessite des chantiers de long terme : si on peut penser que les problèmes de gouvernance pourront être résolus en grande partie par la seule volonté des parties prenantes, la résorption des défaillances matérielles requerra, elle, beaucoup plus de temps (au minimum 5 années pour renouveler le parc, voire davantage pour l'augmenter ; et de 30 à 40 ans pour la régénération et la modernisation complète du réseau à budgets constants).

Etant donné que la viabilité et fiabilité du cadre ferroviaire (infrastructural et matériel) doivent précéder la concrétisation de tout projet de relance des trains de nuit, il apparaît raisonnable de penser que ces derniers ne pourront pas être ancrés durablement avant une décennie au minimum.

Si le processus ne semble pas pouvoir être accéléré au vu des moyens accordés, il est encore possible de prévenir l'aggravation des conséquences de son retard, ne serait-ce que pour maintenir les lignes déjà relancées. Non pas qu'il s'agisse ici de délivrer des préconisations (ce mémoire n'en a ni la prétention ni la légitimité) mais, étant donné que, comparé à d'autres modes de transports, le secteur ferroviaire évolue sur du très long terme, de simplement rappeler qu'une des clefs de sa gouvernance relève avant tout d'une action : l'anticipation.

3. AU-DELÀ DE LA PROBLÉMATIQUE

Les apports de ce mémoire pour la recherche universitaire

À travers le prisme de la relance en France, on aura donné au train de nuit une (première ?) place centrale dans la recherche académique, en l'étudiant par différentes approches – conceptuelles, politiques, techniques, économiques ou statistiques – pour en proposer la vision la plus précise et la plus rigoureuse possible.

On aura tiré l'enseignement que le train de nuit considéré dans le cadre français est pris dans une équation pour l'heure insoluble, combinant l'hétérogénéité de ce moyen de transport unique, son

CONCLUSION GÉNÉRALE

ancrage bancal dans un système ferroviaire en mutation et un attachement populaire à géométrie politique variable.

On aura aussi poussé la réflexion jusqu'à questionner le concept-même des trains de nuit, qui n'est pas si délimité qu'on pourrait le croire (puisqu'il se décline en plusieurs modèles), et dont la place et les caractéristiques dans le secteur ferroviaire pourraient même profondément évoluer (les frontières avec les trains de jour tendent à s'amincir, puisque le TGV nocturne pourrait constituer un de ces mêmes-modèles).

Bien sûr, on pourra discuter abondamment la conclusion de ce mémoire et la compréhension qui en est faite des événements ; cette base dans la recherche s'inscrit moins dans l'ambition d'appliquer une interprétation définitive au train de nuit que d'amorcer d'autres réflexions pour questionner et étudier davantage ce moyen de transport d'un point de vue académique, dont la relance de la décennie 2020 n'est qu'une des nombreuses facettes.

CONCLUSION GÉNÉRALE

ANNEXES

Les références et documents mobilisés dans ce mémoire

**CHRONOLOGIE COMPARÉE DE LA SUCCESSION DES MINISTRES DES
TRANSPORTS ET DES PRÉSIDENTS DE LA SNCF**

BIBLIOGRAPHIE & WEBOGRAPHIE

COMPTE-RENDU DES ENTRETIENS

Entretien avec M. Frédéric de Kemmeter

Entretien avec Objectif Train de Nuit

Entretien avec M. Nicolas Bargelès

Entretien avec M. Sean Clairin

Entretien avec M. Olivier Metge

COMPTE-RENDU DU VOYAGE PARIS ↔ NICE EN INTERCITÉS DE NUIT

ANNEXES

CHRONOLOGIE des ministres des Transports et des présidents de la SNCF

2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
			Matthieu Chabanel			Patrick Jeantet	Jacques Rapoport	Président SNCF Réseau	Jacques Rapoport			Hubert du Mesnil	Président RFF
	Christophe Fanichet		Président SNCF Voyageurs			Guillaume Pépy		Président SNCF Mobilités			Guillaume Pépy		Président Groupe SNCF
	Jean Pierre Farandou				Guillaume Pépy			Président Groupe SNCF					Président Groupe SNCF
	Clément Beaune				Elisabeth Borne		Alain Vidalies			Frédéric Cuveillier		Thierry Mariani	Dominique Bussereau
	Christophe Béchu	Amélie de Montchalin			François de Rugy	Nicolas Hulot		Ségolène Royal	Philippe Martin	Delphine Bateau	Nicole Bricq	Nathalie Kosciusko-Morizet	Jean-Louis Borloo
	Borne	Castex		Philippe II		Philippe I	Cazeneuve						
	Emmanuel Macron (Renaissance)			Emmanuel Macron (LREM)					François Hollande (PS)				
												Nicolas Sarkozy (UMP)	
													Ministre
													Ministre délégué
													Gouvernement
													Année / Présidence

Conception et réalisation : Paul Bittard, avril 2023

BIBLIOGRAPHIE & WEBOGRAPHIE

Les références suivies d'une astérisque (*) sont aussi celles des documents non produits par moi.

Ouvrages et articles scientifiques et académiques

Par ordre alphabétique d'auteurs

Auphan E., « Quelques aspects géographiques de l'évolution des trains de nuit en France », *Actes du colloque de l'AHICF*, 19 mars 1988 (pp. 335 à 338)

Chrétien J. et Nivoix A. *Mobilité longue distance et choix modal en Europe : quel avenir pour les trains de nuit ?* 6t-bureau de recherche, Rapport final et synthèse, septembre 2022 (157 pages)

URL : [Mobilité longue distance et choix modal en Europe : quel avenir pour les trains de nuit ? \(6-t.co\)](#)

Dubois S. et Sutton K. (Dir.) *La France Géographies d'un pays qui se réinvente*, [Le Monde en Fiches], Bréal, 2018 (399 pages)

Perennes P. « Le rôle des Régions françaises dans la gestion des " petites lignes " ferroviaires », *L'État et le rail : les transports ferroviaires au prisme de la puissance publique*, HAL, septembre 2021

URL : <https://hal.science/hal-03882189v1/document>

Steer Davies Gleave avec l'assistance de TRASPOL - Politecnico di Milano, 2017, étude réalisée pour la commission TRAN, *Trains de voyageurs de nuit en Europe: la fin du voyage?*, Parlement européen, département thématique des politiques structurelles et de cohésion, Bruxelles (244 pages)

URL : [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/601977/IPOL_STU\(2017\)601977_FR.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/601977/IPOL_STU(2017)601977_FR.pdf)

Woessner R. (4 novembre 2014), « L'Europe de la grande vitesse ferroviaire, diversités nationales et logiques métropolitaines » in *Géo-confluences* (consulté le 13 juillet 2023)*

URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/mobilites-flux-et-transport/articles-scientifiques/la-grande-vitesse-ferroviaire-en-europe>

Zembri P., « Trains intercity, réseaux et territoires en France », in *Géo-transport*, n°10, 2017

URL : [Microsoft Word - 2-p. 5-20 Trains intercity, réseaux et territoires en France P.Zembri.docx \(geotransports.fr\)](#)

Rapports institutionnels

DE LA COUR DES COMPTES

Par ordre chronologique de parution

Rapport public particulier « Les trains d'équilibre du territoire », Cour des Comptes, 2 juillet 2014 (76 pages)

URL : [Rapport particulier sur les trains d'équilibre du territoire \(ccomptes.fr\)](#)

ANNEXES

Rapport public annuel 2015, tome 1, volume 1 « Les Trains Intercités : sortir de l'indécision », Cour des comptes, février 2015 (34 pages)

URL : [RPA 2015 - Tome 1 volume 1 Les trains Intercités : sortir de l'indécision \(ccomptes.fr\)](http://ccomptes.fr/RPA-2015-Tome-1-volume-1-Les-trains-Intercites-sortir-de-l-indecision)

Rapport public annuel 2019, tome 2 « Les Trains Intercités : une réforme à achever », Cour des comptes, février 2019 (22 pages)

URL : [Rapport public annuel 2019 : les trains Intercités \(ccomptes.fr\)](http://ccomptes.fr/Rapport-public-annuel-2019-les-trains-Intercites)

Rapport public annuel 2020, « La desserte aéroportuaire de la Bretagne : une reconfiguration à engager », Cour des Comptes, février 2020 (48 pages)

URL : [Rapport public annuel 2020 - La desserte aéroportuaire de la Bretagne : une reconfiguration à engager \(ccomptes.fr\)](http://ccomptes.fr/Rapport-public-annuel-2020-La-desserte-aeroportuaire-de-la-Bretagne-une-reconfiguration-a-engager)

Rapport public thématique « Les gares ferroviaires de voyageurs », Cour des Comptes, avril 2021 (126 pages) (p.46)

URL : <https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2021-04/20210420-rapport-gares-ferroviaires-voyageurs.pdf>

AUTRES

Par ordre chronologique de parution

Rapport public « TET, Agir pour l'avenir », Commission « TET d'Avenir », Inspection générale des Finances, 25 mai 2015 (dit aussi « rapport Duron ») (76 pages)

URL : [2015-M-010.pdf \(finances.gouv.fr\)](http://finances.gouv.fr/2015-M-010.pdf)

Le marché français du transport ferroviaire de voyageurs, Volume 1, ARAFER, 2018 (84 pages)*

URL : https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2019/08/bilan-marche-ferroviaire-voyageurs-2018-vol1_vf.pdf

Rapport au Premier Ministre, « L'avenir du Transport ferroviaire », sous la direction de Jean-Cyril Spinetta, 15 février 2018 (dit aussi « rapport Spinetta ») (127 pages) (p.194).

URL : [Rapport Avenir du transport ferroviaire 15.02.2018 \(ecologie.gouv.fr\)](http://ecologie.gouv.fr/Rapport-Avenir-du-transport-ferroviaire-15.02.2018)

Rapport d'information « Sur l'évaluation de l'impact de la loi n°2918-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire », E. Maquet et D. Valence, Assemblée nationale, mai 2023 (70 pages) (p.34-35 et 39-42)

URL : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/rapports/cion-dvp/l16b1195_rapport-information.pdf

Étude du développement de nouvelles lignes de trains d'équilibre du territoire (TET), Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, mai 2021 (115 pages) (p.45 à 92)

URL : <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Rapport%20TET%20v18052021.pdf>

Autorité de Régulation des Transports, Avis n°2022-009 du 8 février 2022 relatif au projet de contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030, 8 février 2022

URL : [Microsoft Word - Avis 2022-009 ProjetVNC \(autorite-transport.fr\)](http://autorite-transport.fr/Microsoft-Word-Avis-2022-009-ProjetVNC)

ANNEXES

*Rapport d'Information n°570 (2021-2022) « Situation de la SNCF et ses perspectives », Sénat, 9 mars 2022(A)**

URL : [Situation de la SNCF et ses perspectives - Sénat \(senat.fr\)](#)

*Rapport général n°115 (2022-2023), Tome III, annexe 11, volume 2, Sénat, 17 novembre 2022(B)**

URL : <https://www.senat.fr/rap/l22-115-311-2/l22-115-311-24.html#:~:text=Pour%202023%2C%20le%20montant%20total,%25%2C%20par%20rapport%20%C3%A0%202022.>

Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition, Rapport annexe, Conseil d'Orientation des Infrastructures, janvier 2023 (186 pages)

URL : [Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leurs transitions. Rapport annexe : revue des programmes et des projets \(ecologie.gouv.fr\)](#)

Comité de suivi des dessertes ferroviaires

Par ordre chronologique de parution

Comité de suivi des dessertes de la Transversale Sud, Ministère chargé des Transports, 3 mars 2021

URL : [Présentation PowerPoint \(over-blog-kiwi.com\)](#)

Comité de suivi des dessertes ferroviaires, « Lignes de nuit Occitan & Pyrénéen », Ministère des Transports, 15 février 2022

URL : [Les trains d'équilibre du territoire \(TET\) | Ministères Écologie Énergie Territoires \(ecologie.gouv.fr\)](#)

Comité de suivi des dessertes ferroviaires, « Paris – Briançon et Paris – Nice », Ministère des Transports, 9 décembre 2022

URL : [Les trains d'équilibre du territoire \(TET\) | Ministères Écologie Énergie Territoires \(ecologie.gouv.fr\)](#)

Comité de suivi des dessertes ferroviaires, Lignes de nuit Occitan et Pyrénéen, Ministère des Transports, 24 mai 2023

URL : https://drive.google.com/file/d/16_94TICdiTHwnfC2_pq5X4AfVBye8gNe/view

Blogs

Auteur non précisé : par ordre chronologique de parution

« Appel d'offres TET : Transdev, Arriva et la maintenance des trains » (28 novembre 2019) in *Transportail* (consulté sur *Canalblog* le 26 juillet 2023)

URL : <http://transportrail.canalblog.com/archives/2019/11/28/37824739.html>

« Les trains de nuit ont du plomb dans l'aile » (25 avril 2012), *Le blog des usagers* (consulté le 5 mai 2023)

URL : [Les trains de nuit SNCF ont du plomb dans l'aile « ARDSL Association Rail Dauphiné Savoie Léman \(wordpress.com\)](#)

ANNEXES

« Neuer privater Nachtzug nach Berlin » (26 mars 2009), in *Frankenbahn* (consulté le 26 juillet 2023)

URL : <https://frankenbahn.org/2009/03/26/neuer-privater-nachtzug-nach-berlin/>

Auteur précisé : par ordre alphabétique d'auteurs

Kemmeter (de) F. (date inconnue) « Les trains de nuit, une brève histoire », in *Médiarail*, (consulté le 13 février 2023)

URL : [Trains de nuit / Intro \(mediarail.be\)](https://mediarail.be/Trains-de-nuit-Intro)

Kemmeter (de) F. (date inconnue) « ÖBB Nightjet, le concept de base », *Médiarail*, (consulté le 18 mai 2023)

URL : [ÖBB Nightjet - L'entreprise \(mediarail.be\)](https://mediarail.be/ÖBB-Nightjet-L-entreprise)

Kemmeter (de) F. (24 mars 2019) « Nightjet, la renaissance du train de nuit », in *Médiarail*, (consulté le 13 mai 2023)

URL : <https://mediarail.wordpress.com/2019/03/24/nightjet-la-renaissance-du-train-de-nuit/>

Kemmeter (de) F. (26 mars 2023) « Trains de nuit : commandes massives pour six projets en Europe », *Médiarail*, (consulté le 25 juillet 2023)

URL : <https://mediarail.wordpress.com/2023/03/26/trains-de-nuit-commandes-massives-pour-six-projets-en-europe/>

Communiqués de presse

DU GOUVERNEMENT

Par ordre chronologique de parution

Communiqué de presse « Le Gouvernement engage une feuille de route pour un nouvel avenir des Trains d'Équilibre du Territoire », Cabinet du Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, 7 juillet 2015

URL : [CP - Feuille de route TET - 07.07.15 \(ecologie.gouv.fr\)](https://www.ecologie.gouv.fr/CP-Feuille-de-route-TET-07.07.15)

Communiqué de presse « Le Gouvernement fait un point d'étape sur la feuille de route pour un nouvel avenir des Trains d'Équilibre du Territoire », Alain Vidalies Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, 19 février 2016

URL : [CP - Point d etape sur la feuille de route TET - 19-02-16.pdf \(prefectures-regions.gouv.fr\)](https://www.prefectures-regions.gouv.fr/CP-Point-d-etape-sur-la-feuille-de-route-TET-19-02-16.pdf)

Communiqué de presse « Lancement d'un appel à manifestation d'intérêt sur les trains de nuit », Alain Vidalies Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, 1^{er} avril 2016

URL : [CP - AMI Trains de nuit - 01.04.16 \(ecologie.gouv.fr\)](https://www.ecologie.gouv.fr/CP-AMI-Trains-de-nuit-01.04.16)

« Discours de Jean-Baptiste Djebbari sur le lancement des trains de nuit Paris-Tarbes-Lourdes et Paris-Briançon », 13 décembre 2021, Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des Territoires

URL : <https://www.ecologie.gouv.fr/discours-jean-baptiste-djebbari-sur-lancement-des-trains-nuit-paris-tarbes-lourdes-et-paris-briancon>

ANNEXES

DU GROUPE SNCF

Par ordre chronologique de parution

Communiqué de presse « SNCF Réseau réalise d'importants travaux de modernisation sur la ligne Brive-Aurillac du 8 mars au 27 août 2021 », SNCF Réseau, 5 mars 2021

URL : [Travaux de modernisation sur la ligne Brive - Aurillac.pdf](#)

Communiqué de presse « Fin des travaux de régénération de la ligne Livron – Aspres-sur-Buëch, reprises des dessertes ferroviaires entre Valence et Briançon le 12 décembre », SNCF Réseau, 8 décembre 2021

URL : [Fin des travaux de régénération de la ligne Livron - Aspres-sur-Buëch _reprise des dessertes ferroviaires entre Valence et Briançon le 12 décembre \(1\).pdf](#)

Communiqué de presse « De nouvelles dessertes pour les Intercités de nuit à compter de décembre 2023 », SNCF Voyageurs, 25 mai 2023

URL : [Microsoft Word - CP_20230525 - Dessertes TDN 2024_vDef.docx \(snf.com\)](#)

AUTRES

Par ordre chronologique de parution

Communiqué de presse « Trains de nuit : que veut réellement le Ministère des Transports ? », *Transdev Group*, 4 avril 2016

URL : [Trains de nuit : que veut réellement le Ministère des transports ? \(transdev.com\)](#)

Communiqué de presse « L'Appel à Manifestation d'intérêt du ministère des Transports est décevant », *Assorail*, 4 avril 2016

URL : [Trains de nuit : L'Appel à Manifestation d'Intérêt du ministère des Transports est décevant \(assorail.fr\)](#)

Communiqué de presse « Alstom fournira à Transdev les trains et le support à la maintenance de la ligne régionale Marseille-Nice », *Alstom*, 16 décembre 2021

URL : <https://www.alstom.com/fr/press-releases-news/2021/12/alstom-fournira-transdev-les-trains-et-le-support-la-maintenance-de-la-ligne-regionale-marseille-nice>

Articles de presse en ligne

PRESSE GÉNÉRIQUE

Non d'auteur non précisé : par ordre alphabétique de titre

« La Deutsche Bahn ne proposera plus de trains-couchette » (3 février 2016), in *Business Travellers France* (consulté le 23 avril 2023)

URL : [La Deutsche Bahn ne proposera plus de trains couchette \(businesstravel.fr\)](#)

ANNEXES

« La nouvelle société ferroviaire Railcoop attend le déblocage des aiguillages par la SNCF » (8 octobre 2021), in *Sud Ouest* (consulté le 25 juillet 2023)

URL : <https://www.sudouest.fr/economie/transports/la-nouvelle-societe-ferroviaire-railcoop-attend-le-deblocage-des-aiguillages-par-la-sncf-6425020.php>

« Le train de nuit direct Rodez – Paris à nouveau fragilisé » (10 juillet 2020), in *Actu Lot* (consulté le 20 mai 2023)

URL : [Lot. Le train de nuit direct Rodez - Paris à nouveau fragilisé | Actu Lot](#)

« Les chiffres-clés du budget 2023 de la Région Normandie » (25 décembre 2022) in *Paris Normandie* (consulté le 29 juin 2023)

URL : [Les chiffres-clés du budget 2023 de la Région Normandie - Paris-Normandie](#)

« Ligne Paris – Briançon : Élisabeth Borne, la ministre des Transports, promet le maintien du train de nuit » (22 septembre 2018) in *Le Dauphiné Libéré* (consulté le 20 avril 2023)

URL : <https://www.ledauphine.com/hautes-alpes/2018/09/22/ligne-paris-briancon-elisabeth-borne-la-ministre-des-transports-promet-le-maintien-du-train-de-nuit>

« NGE construira le centre de maintenance des trains de l'étoile ferroviaire de Nice », (23 juin 2023) in *Le Moniteur* (consulté le 26 juillet 2023)

URL : <https://www.lemoniteur.fr/article/ngc-construira-le-centre-de-maintenance-des-trains-de-l-etoile-ferroviaire-de-nice.2279402>

« TGV : deux tiers des lignes perdent de l'argent ! » (29 juin 2017), in *Capital* (consulté le 6 juillet 2023)

URL : [TGV : deux tiers des lignes perdent de l'argent ! - Capital.fr](#)

« Trenitalia : un passe-droit qui se heurte à la colère des cheminots français », in *Les Echos Investir*, 5 avril 2022 (consulté le 11 juillet 2023)

URL : <https://investir.lesechos.fr/budget/vie-pratique/trenitalia-un-passe-droit-qui-se-heurte-a-la-colere-des-cheminots-francais-1924600>

Nom d'auteur précisé : par ordre alphabétique d'auteur

Astier M. (13 septembre 2019) « Train de nuit : le réveil se fait attendre », in *Reporterre*, 2019 (consulté le 6 mai 2023)*

URL : [Train de nuit : le réveil se fait attendre \(reporterre.net\)](#)

Binacchi F. (8 août 2021) « TER en PACA : Transdev remplace la SNCF entre Nice et Marseille, ça va changer quoi ? », in *20 minutes* (consulté le 7 juillet 2023)

URL : [TER en Paca : Transdev remplace la SNCF entre Nice et Marseille, ça va changer quoi ? \(20minutes.fr\)](#)

Colin B. (6 octobre 2020) « Toulouse : A partir du 17 octobre et durant 57 heures, aucun train ne circulera en gare Matabiau », in *20 minutes* (consulté le 20 juin 2023)

URL : [Toulouse : A partir du 17 octobre et durant 57 heures, aucun train ne circulera en gare Matabiau \(20minutes.fr\)](#)

ANNEXES

Degaugue M.-H. (décembre 2018), « Le train Paris-Rodez se prend... à Toulouse », in *La Dépêche* (consulté le 31 mai 2023)

URL : [Le train Rodez-Paris se prend à... Toulouse - ladepeche.fr](https://www.ladepeche.fr)

Déléaz T. (7 juin 2019) « Comment la SNCF a abandonné le train de nuit », in *Le Point* (consulté le 15 avril 2023)

URL : [Comment la SNCF a abandonné le train de nuit \(lepoint.fr\)](https://www.lepoint.fr)

Dubois M. (28 novembre 2022) « Projets de RER métropolitains en France : un grand flou subsiste autour de leur financement » in *Ouest-France* (consulté le 1^{er} juillet 2023)

URL : [Projets de RER métropolitains en France : un grand flou subsiste autour de leur financement \(ouest-france.fr\)](https://www.ouest-france.fr)

Fluckiger P. (1^{er} mars 2023) « Ouverture à la concurrence : la SNCF remporte l'étoile d'Amiens », *Courrier Picard* (consulté le 7 juillet 2023)

URL : [\[Mis à jour\] Ouverture à la concurrence: la SNCF remporte l'étoile d'Amiens - Courrier picard \(courrier-picard.fr\)](https://www.courrier-picard.fr)

Gastal N. (5 juin 2023), « Train de nuit Aurillac-Paris : des politiques mécontents », in *ActuCantal* (consulté le 7 juin 2023)

URL : https://actu.fr/societe/train-de-nuit-aurillac-paris-des-politiques-mecontents_59674147.html

Guérin J.-Y. (18 septembre 2019) « CAF sélectionné face à Alstom pour fournir 28 trains Intercités », in *Le Figaro* (consulté le 25 juin 2023)

URL : [SNCF: CAF sélectionné face à Alstom pour fournir 28 trains Intercités \(lefigaro.fr\)](https://www.lefigaro.fr)

Gliszczynski F. (11 février 2013) « 'La SNCF n'a pas besoin d'être surprotégée' (Albert Adley, DG de Thello) », in *La Tribune* (consulté le 2 mai 2023)

URL : [« La SNCF n'a pas besoin d'être surprotégée » \(Albert Alday, DG de Thello\) \(latribune.fr\)](https://www.latribune.fr)

Hirschlach J. (20 décembre 2017) « Wie die Deutsche Bahn ihre Nachtzüge schlechtgerechnet hat », in *Tagesspiegel* (consulté le 25 avril 2023)

URL : [Auf der Schiene unterwegs: Wie die Deutsche Bahn ihre Nachtzüge schlechtgerechnet hat \(tagesspiegel.de\)](https://www.tagesspiegel.de)

Hisbacq F. (19 janvier 2022) « Hautes Pyrénées. Une députée dénonce les défaillances du train de nuit Lourdes-Paris », in *L'Actu* (consulté le 13 juillet 2023)

URL : https://actu.fr/societe/hautes-pyrenees-une-deputee-denonce-les-defaillances-du-train-de-nuit-lourdes-paris_48041212.html

Kämäräinen K. (8 juillet 2017) « Comment la Finlande s'est mobilisée pour défendre le train de nuit », in *Le Club de Médiapart*, traduit de l'anglais (consulté le 2 mai 2023)

URL : [Comment la Finlande s'est mobilisée pour défendre ses trains de nuit | Le Club \(mediapart.fr\)](https://www.mediapart.fr)

ANNEXES

Kennedy M. (30 août 2017) « Caledonian Sleeper gets double beds and a new look in £150m revamp », in *The Guardian* (consulté le 2 mai 2023)

URL : [Caledonian Sleeper gets double beds and a new look in £150m revamp | Rail transport | The Guardian](#)

Koch M. (2 juin 2023) « Comment la SNCF freine l'arrivée de la concurrence », in *Franceinfo* (consulté le 11 juillet 2023)

URL : https://www.francetvinfo.fr/economie/transports/enquete-comment-la-sncf-freine-l-arrivee-de-la-concurrence_5861528.html

Ksiazienicki S. (8 juin 2016) « La gare d'Épernay au cœur de l'Europe », in *L'hebdo du vendredi* (consulté le 2 mai 2023)

URL : [Marne - Transport ferroviaire - La gare d'Épernay au cœur de l'Europe \(lhebdovendredi.com\)](#)

Marqué C. (4 octobre 2022) « Tarbes-Montréjeau : 6 mois de fermeture de la ligne SNCF pour des travaux colossaux », in *La Nouvelle République des Pyrénées* (consulté le 25 mai 2023)

URL : [Tarbes-Montréjeau : six mois de fermeture de la ligne SNCF pour des travaux colossaux - nrpyrenees.fr](#)

Mazurier B. (13 mai 2000) « La grogne monte contre la suppression de 300 arrêts » in *Le Parisien*, (consulté le 16 février 2023)

URL : [La grogne monte contre la suppression de 300 arrêts - Le Parisien](#)

Neidhardt C. (19 janvier 2022) « SNCF. Train de Nuit Paris-Lourdes : on vous explique sa difficile mise sur les rails », in *France 3 Occitanie* (consulté le 25 mai 2023)

URL : <https://france3-regions.francetvinfo.fr/occitanie/hautes-pyrenees/tarbes/sncf-train-de-nuit-paris-lourdes-comment-expliquer-sa-difficile-mise-sur-les-rails-2424658.html>

Piguemal M. (14 octobre 2016) « Le crépuscule des trains de nuit », in *Libération* (consulté le 3 avril 2023)

URL : [Le crépuscule des trains de nuit – Libération \(liberation.fr\)](#)

Psychieras J. (19 février 2022) « Le financement de la LGV Bordeaux-Toulouse officiellement bouclé », *France Bleu* (consulté le 1^{er} juillet 2023)

URL : [Le financement de la LGV Bordeaux-Toulouse officiellement bouclé \(francebleu.fr\)](#)

Richaud G. (29 mars 2022), « Deux grosses périodes de perturbations sur le train de nuit entre Rodez et Paris jusqu'au mois de juin », in *CentrePresseAveyron* (consulté le 31 mai 2023)

URL : [Deux grosses périodes de perturbations sur le train de nuit entre Rodez et Paris jusqu'au mois de juin - centrepresseaveyron.fr](#)

Rohr G. (10 février 2023) « Lourdes. En 2022, 2,6 millions de pèlerins dénombrés au sanctuaire, 'la pente est positive' pour le recteur » in *La Nouvelle République des Pyrénées* (consulté le 13 juillet 2023)

URL : <https://www.nrpyrenees.fr/2023/02/10/lourdes-en-2022-26-millions-de-pelerins-denombres-au-sanctuaire-la-pente-est-positive-pour-le-recteur-10990180.php#:~:text=166000%20p%C3%A8lerins%20ont%20%C3%A9t%C3%A9%20enregistr%C3%A9s,notamment%20concernant%20les%20questions%20sanitaires.%22>

ANNEXES

Sacristan P. (1^{er} mai 2019) « La Ministre des Transport évoque l'avenir des trains de nuit en gare de Pau », in *La Semaine des Pyrénées* (consulté le 25 mai 2023)

URL : [La Ministre des Transports évoque l'avenir des trains de nuit en gare de Pau \(lasemainedespyrenees.fr\)](http://lasemainedespyrenees.fr)

Schirmer S. (11 décembre 2017) « ÖBB-Nachtzüge Im Schlaf », in *Die Zeit* (consulté le 9 mai 2023)

URL : <https://www.zeit.de/2017/51/oebb-nachtzuege-deutschland-schweiz-oesterreich>

Tassel V. (26 novembre 2022) « La SNCF veut développer ses Ouigo « lents » avec des billets entre 5 et 30 euros », in *Le Parisien* (consulté le 1^{er} juillet 2023)

URL : [La SNCF veut développer ses OUIGO «lents» avec des billets entre 5 et 30 euros - Le Parisien](http://leparisien.fr)

PRESSE SPÉCIALISÉE DANS LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Par ordre alphabétique d'auteur

Carémantrant M. (4 mai 2016) « Trains Intercités : l'avenir se dévoile un peu plus », in *Rail Passion* (consulté le 14 juillet 2023)*

URL : <https://www.railpassion.fr/materiel-actualites-rp/trains-intercites-lavenir-se-devoile-un-peu-plus/>

Kemmeter (de) F. (14 janvier 2022) « Nightjet, cinq années d'une incontestable réussite », in *Le Rail*, (consulté le 13 mai 2023)

URL : <https://lerail.com/news/50701-nightjet-cinq-ann%C3%A9es-d%E2%80%99une-incontestable-r%C3%A9ussite>

Levert L. (17 mai 2018) « Les Vectron s'imposent aussi en service voyageurs », in *Rail Passion* (consulté le 3 juillet 2023)

URL : [Les Vectron s'imposent aussi en service voyageurs - Rail Passion](http://railpassion.fr)

Meillasson S. (24 septembre 2016), « Des voitures-lits RZD à l'essai sur Paris-Nice », in *Rail Passion* (consulté le 30 avril 2023)

URL : [Des voitures-lits RZD à l'essai sur Paris - Nice - Rail Passion](http://railpassion.fr)

Sanchez R., « Les trains de nuit en Europe : déclin ou relance ? », *Trains et écologie XIXe-XXe siècles*, in *Rails et Histoire*, août 2021 (consulté le 17 avril 2023)*

URL : [Les trains de nuit en Europe : déclin ou relance ? – Train et écologie, XIXe-XXIe siècles \(hypotheses.org\)](http://hypotheses.org)

Documents audio-visuels

Par ordre alphabétique de diffusion

Interview Guillaume Pépy « Le grand entretien », *France Inter*, 10 mars 2017 (11') (repéré sur le site Internet de *France Inter* le 10 mai 2023)

URL : [Guillaume Pépy : "La géographie ferroviaire va changer le 2 juillet prochain, de Saint Malo à Toulouse" \(radiofrance.fr\)](http://radiofrance.fr)

ANNEXES

« Les trains de nuit font peut-être leurs dernières entrées en gare », *BFMTV*, 2016 (1'25) (repéré sur *Dailymotion* le 5 mai 2023)

URL : [Les trains de nuit font peut-être leurs dernières entrées en gare - Vidéo Dailymotion](#)

« Le retour des trains de nuit pour limiter le réchauffement climatique ? », *RTS*, 3 février 2019 (11'5) (repéré sur le site *RTS Play* le 11 mai 2023)

URL : <https://www.rts.ch/play/tv/mise-au-point/video/le-retour-du-train-de-nuit-pour-limiter-le-rechauffement-climatique?urn=urn:rts:video:10189773>

« Commande centralisée des Hauts-de-France : les travaux et la mobilisation SNCF Réseau », *SNCF Réseau*, 7 avril 2023 (1'02) (repéré sur *Youtube*, compte *SNCF Réseau*, le 21 mai 2023)*

URL : [Commande Centralisée des Hauts-de-France : les travaux et la mobilisation SNCF Réseau - YouTube](#)

Autres

Auteur non précisé : par ordre alphabétique de titre

Carte *Le réseau ferré en France* (RFN), *SNCF Réseau*, avril 2020 (consulté le 8 juillet 2023)

URL : https://www.sncf-reseau.com/sites/default/files/2020-06/CARTE%20RFN%202020_WEB_0.pdf

« Die Nightjets der Neuen Generation : Ein erster Blick in die Zukunft » (18 novembre 2019) in *Usere ÖBB* (consulté le 13 juillet 2023)*

URL : <https://www.unseroeebb.at/de/artikel/2019/die-nightjets-der-neuen-generation>

Document de référence des gares de voyageurs (DRG 2020), Annexe A1.1. « Barème tarifaire », *SNCF Gares & Connexions*, 2020

URL : https://www.garesetconnexions.sncf/fr/transports_ferroviaires

Document de référence des gares de voyageurs (DRG 2023), Annexe A1.1. « Barème tarifaire », *SNCF Gares & Connexions*, 7 avril 2023

URL : https://www.garesetconnexions.sncf/fr/transports_ferroviaires

Document de référence du réseau, Horaire de service 2024 (version 1), Annexe 5.1.1 « Principe de la tarification des prestations minimales », *SNCF Réseau*, 8 octobre 2022 (33 pages)

URL : https://www.sncf-reseau.com/sites/default/files/2022-10/DRR2024-annexe-5.1.1_0.pdf

Enquête « Les trains de nuit reviennent en Europe : Actualisation l'expertise ! Relecture du rapport Duron », Collectif *Oui au train de nuit*, 13 janvier 2020

URL : [2020-01-13-oui-au-train-de-nuit-retour-sur-le-rapport-duron.pdf \(wordpress.com\)](https://www.oui-tnn.com/wp-content/uploads/2020/01/13-oui-au-train-de-nuit-retour-sur-le-rapport-duron.pdf)

« Lignes de dessertes fines du territoire, un avenir à (re)construire pour la cohésion des territoires », Dossier économique n°162, *Fédération nationale des travaux publics*, avril 2019*

URL : https://www.fntp.fr/sites/default/files/content/publication/11042019_de_162_lignes_de_desse_rte_fine_du_territoire.pdf

ANNEXES

Observatoire de la mobilité en Île-de-France « La fréquentation des Grandes gares franciliennes »
Grandes enquêtes, mars 2015

URL : [gares_connexions_web.pdf \(omnil.fr\)](#)

Transilien, Mes lignes N et U, « Comment ça marche ? Le renouvellement des voies ferrées », 24 septembre 2015 (consulté le 30 juin 2023)

URL : [Comment ça marche ? Le renouvellement des voies ferrées \(transilien.com\)](#)

Nom d'auteur précisé : par ordre alphabétique d'auteur

Maleysson F. (27 mai 2023) « Vols intérieurs courts : un décret qui ne change rien » in *UFC Que choisir* (consulté le 12 juillet 2023)

URL : <https://www.quechoisir.org/actualite-vols-interieurs-courts-un-decret-qui-ne-change-rien-n108070/#:~:text=C%27%C3%A9tait%20une%20des%20mesures,et%20pluriquotidienne%20devaient%20%C3%AAtre%20interdits>

Servière S.-F. et Gorreri S. (31 mai 2018) « Reprise de la dette de SNCF Réseau, le gouvernement choisit l'option risquée », *Fondation IFRAP* (consulté le 1^{er} juillet 2023)

URL : [Reprise de la dette de SNCF Réseau, le gouvernement choisit l'option risquée | Fondation IFRAP](#)

SITES INTERNET

Par ordre alphabétique de nom

EPSICO, SNCF Réseau*

Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des Territoires, (ecologie.gouv, Train de nuit)*

URL : <https://www.ecologie.gouv.fr/train-nuit#:~:text=La%20ligne%20de%20train%20de,nombreuses%20lignes%20nocturnes%20ont%20ferm%C3%A9>.

ÖBB Nightjet (nightjet.com)*

URL : <https://www.nightjet.com/fr/#/home>

SNCF (snCF.com)*

URL : <https://www.sncf.com/fr/offres-voyageurs/voyager-en-train/intercites/voyagez-en-intercites>

SNCF Connect (sncf-connect.com)*

URL : <https://www.sncf-connect.com/>

SNCF Réseau (sncf-reseau.com)*

URL <https://www.sncf-reseau.com/fr>

COMPTES-RENDUS DES ENTRETIENS

AVERTISSEMENT : chaque compte-rendu est une synthèse de échanges avec chaque interlocuteur au cours des entretiens. Ces comptes-rendus ont été soumis à l'approbation des interlocuteurs pour vérifier l'exactitude des propos rapportés, et corrigés le cas échéant.

La présence d'une astérisque (*) indique cette approbation. Son absence signifie que les interlocuteurs n'ont pas répondu à la demande d'approbation.

Pour plus d'informations sur le profil des interlocuteurs, se reporter à l'Introduction générale (F.)

Entretien avec M. Frédéric de Kemmeter, Médiarail*

Vendredi 24 février 2023 (11h-12h)

Question 1 : La question de la disponibilité de matériel roulant de nuit, indispensable à la relance, reste très sensible. De quelle manière une entreprise ferroviaire peut-elle acquérir du matériel roulant ?

Tout dépend de l'exploitation assurée par le nouvel entrant.

Dans le cas d'un service librement organisé (SLO), l'EF (entreprise ferroviaire) acquiert du matériel roulant de trois manières :

- Soit en l'achetant par elle-même (avec des prêts bancaires). Certains États comme l'Allemagne, la Tchéquie, l'Autriche remplacent leur parc et revendent le matériel usagé à des EF intéressées (pour environ 60 000 euros/voiture). Ce mode d'acquisition est d'autant plus intéressant que les constructeurs de voitures-lits sont assez rares. Il reste toutefois le plus contraignant car tout est la charge de l'EF.
- Soit en achetant du matériel par l'intermédiaire d'organismes financiers (avec des montages d'acquisition plus ou moins complexes)
- Soit en passant un contrat avec le constructeur qui lui vend du matériel en échange de quoi il s'engage à prendre en charge la maintenance pour une durée indéterminée.

Dans le cas d'une délégation de service public (DSP), le matériel roulant provient de trois origines :

- Soit l'AOT est propriétaire du matériel roulant et le met à disposition de l'EF pour l'exécution du contrat.
- Soit l'EF a fourni son propre matériel dont elle est propriétaire
- Soit l'EF a loué du matériel
 - Auprès de son propre loueur (de sorte à être certaine que le matériel fourni corresponde toujours à ses besoins).
 - Auprès d'une ROSCO : ADC Deutschland a par exemple racheté du matériel roulant de nuit à la DB pour le relouer à des EF en Suède pour des contrats courts.
 - Auprès d'une société spécialisée en *leasing* pour l'acquisition des locomotives. Ce procédé est toutefois assez peu employé pour des trains de nuit de voyageurs (même en rames tractées) car ces locomotives sont avant tout destinées au fret.

ANNEXES

Question 2 : La relance des trains de nuits en Europe a été impulsée par ÖBB en Autriche et ses fameux *Nightjet*, largement reconnus pour leur confort. Au-delà de cet aspect, comment, selon vous, peut-on expliquer le succès de cette relance ?

Trois facteurs de succès peuvent être identifiés selon moi.

La compagnie ÖBB n'est pas partie d'une « feuille blanche » mais s'est d'abord appuyée sur les lignes qu'elle exploitait dans le cadre du réseau *Euronight* (Vienne ⇄ Hambourg et Vienne ⇄ Düsseldorf) pour amorcer sa relance, en reprenant le même matériel roulant sous la marque *Nightjet* et qui a nécessité très peu de réaménagement pour l'occasion. Par la suite, pour lancer des liaisons vers la Suisse, ÖBB a racheté le matériel roulant de la DB qui avait démantelé son réseau de trains de nuit *City Night Line*. Dans l'optique de nouvelles liaisons européennes, ÖBB a lancé un appel d'offres pour la construction de nouvelles rames, remporté par Siemens, qu'elle achète à son compte et avec ses propres moyens. Le fait de disposer dès le départ de matériel roulant en bon état lui a donc permis de s'ancrer dans ce marché avant de se développer.

Ensuite, un train de nuit – et *a fortiori* les *Nightjet* autrichiens, du fait de leur caractère transnational et leur dimension hôtelière très poussée – mobilise davantage de personnel spécialisé qu'un train de jour. C'est pourquoi, ÖBB cherche à optimiser l'exploitation de ses *Nightjet*, dans un souci d'efficacité et d'économie, notamment dans la gestion du personnel de conduite et de service.

L'équipage, y compris le chef de bord, est composé du personnel de la société prestataire *Newrest* (chargée de la restauration embarquée) entre l'Autriche et l'Allemagne, de sorte à faire l'économie d'un changement d'équipes rattachées à la compagnie nationale de chacun de ces deux pays.

Autre exemple, c'est la même équipe de nuit qui assure la continuité du service dans les *Nightjet*, ce qui évite des relèves et des doublages de salaires. Comme les trajets durent généralement de 19h à 8h, la même équipe assure un temps de travail de 19h à 23h et de 5h à 8h (ce qui correspond à une journée classique de 7h de travail) et de repos à bord de 23h à 5h (mais disponible en cas d'urgence). Ces deux techniques ne sont en revanche pas applicables partout car un pays traversé peut exiger, en contrepartie d'une subvention, d'employer du personnel national à bord des trains de nuit.

Enfin, l'engagement de l'État autrichien pour ÖBB – une entreprise publique – a été déterminant, et ce d'autant plus que, d'un point de vue politique, le modèle de service haut-de-gamme adopté par le *Nightjet* est considéré comme un instrument de *soft power* pour rayonner sur le marché du train de nuit, dont l'Autriche se veut la référence européenne.

C'est pourquoi l'État a décidé de subventionner les *Nightjet* pour les trajets intérieurs en voiture de places assises (par ailleurs dépourvues de services), considérés comme relevant du service public. Le reste, soit l'intégralité des trajets en voitures-lits, est exploité en service strictement commercial, avec son lot exclusif de prestations haut-de-gamme, allant de la cabine de douche individuelle au petit-déjeuner à la carte, ajustées en fonction de la classe de voyage.

D'ailleurs, bien que ÖBB communique très peu à ce sujet, une petite phrase d'Andreas Matthä (directeur de ÖBB) laisse penser que les *Nightjet* sont à l'équilibre financier, sans générer de gros bénéfices mais néanmoins suffisamment pour justifier la poursuite de leur exploitation.

ANNEXES

Question 3 : Le modèle des *Nightjet* suscite l'admiration et fait figure d'exemple en Europe. Dans quelle mesure pourrait-il être transposé en France ?

Juridiquement parlant, tout est possible : la libéralisation du rail à l'échelle européenne est censée permettre à toute EF de lancer son activité et d'adopter un modèle d'exploitation qui garantisse sa pérennité, comme celui que ÖBB a appliqué à ses *Nightjet* (pour la gestion du personnel entre autres).

Il est vrai qu'en France, cependant, SNCF Voyageurs privilégie le volume sur le confort : elle préfère exploiter des TGV Duplex plutôt que des trains de nuit, parce qu'ils sont plus capacitaires et permettent de vendre davantage de billets pour un même train (dans une logique de maximisation des profits). Cette stratégie est totalement différente d'avec celle d'ÖBB, qui a misé sur un confort inégalé mais avec une capacité par voiture bien moindre que les trains de nuit en France (4 personnes par compartiment au maximum contre 6 en France).

De même, en France, les lignes de nuit France sont exploitées par SNCF Voyageurs et intégralement conventionnées avec l'État : rien n'empêche pour le prochain contrat (et peut-être avec d'autres EF à partir de 2028, date d'ouverture à la concurrence des lignes de nuit conventionnées) de ne subventionner que les places assises et d'opérer les couchettes en service commercial, notamment pour les dessertes les plus touristiques. Ce modèle inspiré de celui adopté par l'Autriche pourrait peut-être permettre d'atteindre l'équilibre financier. Bien sûr, on doit se poser la question de considérer le trains de nuit comme un service public intégral ou partiel.

De mon point de vue, la relance des trains de nuit dépendra donc d'abord et avant tout de choix stratégiques des entreprises ferroviaires et de choix politiques de la puissance publique.

Entretien avec Objectif Train de nuit

Dimanche 26 février 2023 (21h-22h)

Question 1 : Votre projet consiste à faire circuler des trains de nuit mixtes fret/voyageurs en France. Mais s'agit-il de lancer votre propre train mixte ou de faire en sorte que des entreprises ferroviaires puissent en exploiter un jour ?

Nous n'avons pas pour projet immédiat de lancer notre train mixte en tant qu'exploitant associatif (sur le modèle de *Railcoop* par exemple). Nous nous mobilisons plutôt pour que des entreprises ferroviaires puissent avoir la possibilité d'opérer des trains mixtes, ce que la réglementation actuelle ne permet pas.

Le système ferroviaire français n'a aujourd'hui plus de réalité juridique : il est totalement intégré dans le système ferroviaire européen, dont le caractère interopérable entraîne l'application de réglementations européennes. Or il se trouve que le mixage fret/voyageurs ne fait plus l'objet d'autorisation dans cette réglementation, probablement parce que les entreprises ferroviaires n'en avaient plus l'usage (la France et l'Italie l'avaient par exemple délaissé depuis les années 1980). Aujourd'hui, les grandes entreprises ferroviaires, de plus en plus désintégréées, exploitent sous licences séparées l'activité de fret et l'activité de voyageurs.

Pour espérer relancer le mixage, il nous faut d'abord mener une procédure d'autorisation pour exploiter les trains de fret – aujourd'hui limités à 120km/h en moyenne – à la même vitesse que celle des trains de nuit, plus élevée. La question est de savoir si cette reconnaissance juridique passera par la réintroduction d'une règle qui existait déjà, ou par l'introduction d'une nouvelle règle (ce qui compliquera sûrement le processus).

Question 2 : Bénéficiez-vous du soutien de la puissance publique et/ou des acteurs de l'exploitation ferroviaire de fret et de voyageurs pour mener à bien ce projet ?

Notre projet suscite d'ores et déjà l'intérêt de nombreux acteurs de l'exploitation ferroviaire : nous avons par exemple obtenu le soutien financier des Conseils régionaux d'Occitanie et du Grand Est, de SNCF Réseau et du gouvernement de la Communauté autonome de Catalogne pour notre étude de faisabilité de 2019 sur l'opportunité de lancer un train mixte transfrontalier entre la France et l'Espagne. Le Bade-Wurtemberg s'est également montré intéressé en 2021. Les constructeurs ferroviaires Stadler, Siemens, Alstom et Talgo sont aussi intéressés par notre projet dans la mesure où il entraînerait des commandes de nouveaux matériels roulants de fret et de nuit (qui manquent cruellement). Du côté des transporteurs, *Nestlé Water* nous a annoncé être disposé à confier des wagons d'eau minérale pour constituer un premier train mixte, tandis que des associations telles que Midnight Trains, Railcoop ou Le Train discutent volontiers avec nous sur ce sujet.

Notre mobilisation est d'autant plus reconnue que nous agissons comme un intermédiaire entre les acteurs du transport de fret et du transport de voyageurs, qui, traditionnellement, ne collaborent pas beaucoup entre eux. Se considérant comme mises à l'écart des grandes politiques ferroviaires de ces dernières décennies, les EF de fret voient aussi une opportunité dans le mixage avec des trains de voyageurs de nuit de bénéficier du même niveau de fiabilité et de ponctualité que ces derniers, ce qu'elles perçoivent comme un saut qualitatif très important.

ANNEXES

En revanche, l'État ne considère pas le mixage fret/voyageurs comme un axe de développement prioritaire et nous soutient peu en conséquence.

Question 3 : En l'absence de conventionnement avec l'État, c'est donc une exploitation des trains mixtes en service librement organisé (SLO) qui est à envisager : comment comptez-vous convaincre les EF ?

Nous réfléchissons à un modèle économique d'exploitation qui soit pérenne, afin que des EF puissent lancer des trains mixtes en service librement organisé (SLO) – donc sans subvention ni dépendance à un État qui se montrerait trop peu volontariste : en clair, faire en sorte que, pour un train mixte, les recettes de la partie fret et les recettes de la partie voyageurs cumulées soient supérieures au coût d'exploitation global.

Mais ce modèle dépend de nombreuses variables (au moins quatre) qui le rendent à ce jour hypothétique.

1. La question du matériel roulant

Nous avons évoqué la nécessité d'augmenter la vitesse des matériels roulant de fret sur celle des matériels voyageurs de nuit (à défaut de pouvoir en acheter du neuf). Mais cela ne s'est jamais fait auparavant donc nous ne sommes même pas certains d'y parvenir. De plus, augmenter la vitesse implique un surcoût en énergie et en révision d'entretien : il nous faut déterminer si ce surcoût sera couvert par le mixage fret/voyageurs.

2. La question des sillons

Le mixage permet de mutualiser les coûts en divisant par deux le nombre de locomotives, de conducteurs et de sillons nécessaires. Mais il est primordial que SNCF Réseau n'augmente pas le prix d'attribution de ses sillons (actuellement l'un des plus élevés en Europe) : ces péages constituent avec les recettes des autres SA du Groupe SNCF l'essentiel des revenus de SNCF Réseau qui, au demeurant, se voit imposer par l'État l'obligation de combler son déficit. Il y a donc fort à craindre que SNCF Réseau n'augmente ses tarifs pour y parvenir, ce qui dissuaderait d'autres EF de se lancer sur le marché et entraînerait donc un manque à gagner conséquent en recettes de péages. Cela conduit à un cercle vicieux dont il faut sortir.

Un des leviers possibles selon nous serait que l'État, en tant qu'actionnaire unique et propriétaire *de facto* du réseau ferré, développe d'autres sources de revenus pour SNCF Réseau afin de lui permettre de baisser le prix de ses sillons ou, tout du moins, d'accélérer la rénovation du réseau (condition *sine qua non* pour donner envie à d'autres EF de se lancer en France) : l'installation de panneaux photovoltaïques le long des voies ferrées et la vente de l'électricité produite au prix actuel du marché engrangerait selon nos estimations un bénéfice de 5 milliards d'euros par an pour SNCF Réseau.

3. La question des travaux

Les travaux – évidemment nécessaires – sont effectués la nuit pour deux raisons principales : parce qu'il est plus aisé de fermer totalement la ligne pendant la nuit (période de moindres circulations), ce qui fait baisser significativement les coûts que si l'une des voies reste ouverte ; parce que SNCF Voyageurs, *de facto* toujours en quasi-monopole, a fait pression pour que les travaux en ligne fermée

ANNEXES

soit effectués la nuit, dans la mesure où elle n'exploitait presque plus de trains de voyageurs la nuit depuis les années 2010 et pour ne pas perturber la circulation de ses trains en journée.

Notre avis est que l'on doit faire en sorte que ces travaux soient effectués sur une ligne semi-ouverte, y compris la nuit, afin de libérer des sillons pour faire passer successivement des trains mixtes et de fret (à 15 minutes d'intervalle par exemple). Nous espérons que la multiplication des circulations de trains durant la nuit conduira SNCF Réseau à revoir son organisation des travaux. Ce développement pourrait avoir lieu dans la mesure où les trains de fret ont tout à gagner d'un mixage d'une avec les trains de nuit de voyageurs, puisque ces derniers se voient traditionnellement attribuer des sillons de meilleure qualité (même à une vitesse limitée). Nous sommes donc là pour « ouvrir la voie » à ce développement.

4. La question politique

Nous avons mentionné le peu d'intérêt de l'État pour le mixage et ses faibles ambitions pour les trains de nuit en général. De plus, notre projet se heurtera certainement à la volonté de Bercy et de la Cour de Comptes de réduire les dépenses publiques dans un souci d'économie.

Or il faut que l'on arrive à susciter l'intérêt du Président de la République pour les trains de nuit et les trains mixtes, afin que des financements leur soient accordés ou réorientés par l'intermédiaire du gouvernement. Le plan de 100 milliards d'euros annoncé hier par la Première Ministre pour le transport ferroviaire nous semble être le minimum à faire, même si son financement paraît assez fragile.

Il faut aller beaucoup plus loin et, si l'État ne s'engage pas davantage, la politique de l'Union européenne le rattrapera de toute façon : à titre d'exemple, les vols court-courriers seront prochainement interdits dans l'espace aérien européen et les trains de nuit, qui partagent avec eux une même zone de pertinence, pourraient tout à fait se substituer à ces vols sans avenir. D'ailleurs, conformément aux objectifs de l'Union européenne, la part modale du ferroviaire devra atteindre 30% avant 2050. L'enjeu est de taille, d'autant plus que la transition énergétique devra passer par la transition modale : les particuliers mais aussi les entreprises devront se reporter sur le transport ferroviaire. La puissance publique, et l'État au premier chef à travers ses choix politiques, ont une responsabilité considérable pour anticiper ce report et le rendre supportable par le système ferroviaire – qui n'est, pour le moment, pas prêt pour assumer une augmentation du trafic.

Entretien avec M. Nicolas Bargelès, Midnight Trains*

Vendredi 3 mars 2023 (15h30-16h30)

Question 1 : Vos trains de nuit proposeront une offre assez « haut-de-gamme », il ne s'agit donc pas d'en faire un moyen de transport démocratisé ?

Notre projet répond d'abord à l'urgence d'opérer la transition modale dans un objectif de décarbonation des transports de longue distance. Il nous semble clair que les compagnies aériennes opérants des vols intra-européens ne seront pas prêtes à adopter le carburant « vert » (comme l'hydrogène) avant 2050 voire la fin du siècle, pour autant que le passage à cette échelle soit possible. Nous voulons donc positionner nos trains de nuit sur ce segment, et inciter les voyageurs à préférer le train de nuit à l'avion pour les trajets intra-européens. Pour séduire cette clientèle, on cherche un équilibre entre deux impératifs.

D'abord, il s'agit de proposer une offre « XXIe siècle », dans la mesure où les standards de confort à bord des trains de nuit sont plus élevés qu'auparavant (lits au lieu de couchettes, attentes d'intimité et d'hygiène, restauration ou WIFI pour travailler).

La dimension hôtelière et servicielle très poussée de nos trains nous semble nécessaire pour rendre acceptable la longueur des trajets, souvent perçue comme un facteur de pénibilité, alors que la rapidité est un des déterminants décisifs de choix modal chez les voyageurs acquis à l'avion. C'est d'autant plus vrai pour la clientèle professionnelle, que les trains de nuit n'ont jusqu'à présent pas su conquérir.

Ensuite, il est nécessaire de proposer un tarif de base aligné sur celui de l'aviation *low cost* (pour la classe la plus économique). En cela nous ciblons une clientèle plus touristique, pour qui le prix est le premier critère de choix modal et donc peu demandeuse de services.

C'est pourquoi notre offre s'articulera en trois classes pour capter un large panel de clientèles (une classe économique, une classe intermédiaire et une classe *business*) et imposer le train de nuit face à l'avion – une première étape vers la démocratisation.

Question 2 : Vous envisagez a priori une exploitation en service librement organisé (SLO), sans aide ni subvention. Sur quel schéma financier vous appuyez-vous pour atteindre la rentabilité ?

On compte effectivement opérer nos trains en SLO, sans subvention ni aide au démarrage (en France du moins), ce qui nous oblige à devenir rentables par nous-mêmes. C'est en outre une condition *sine qua non* pour obtenir notre prochaine levée de fonds d'une vingtaine de millions d'euros préalable au lancement de notre projet

Nous voulons en premier lieu constituer un réseau de lignes européennes au départ de Paris (Paris ↔ Venise, Paris ↔ Barcelone, etc.) afin d'amortir au plus vite les coûts fixes, et lancer nos trains sur les liaisons les plus porteuses (entre grandes villes européennes) afin de réaliser les premiers profits. Si le potentiel de marché le justifie – et dans la mesure où nos trains n'effectueront aucun arrêt entre 23h et 6h – nous pourrions intégrer et moduler dans ces liaisons des dessertes intermédiaires en France et à l'étranger. D'ailleurs, nos trains ayant des capacités d'accueil limitées, il ne suffira de capter qu'une petite part de clientèle des avions pour les remplir au complet et les rendre rentables. La tarification sera fondée sur un principe de *yield management*, dans un ratio de 1 à 5.

Mais nous voulons faire en sorte que la rentabilité ne soit pas atteinte au détriment du confort : il s'agit de trouver un point d'équilibre entre l'optimisation de notre modèle d'exploitation, la rationalisation

ANNEXES

maximale des chaînes logistiques et la haute qualité de service. D'une manière générale, nos prestations seront internalisées, sans recours à de la sous-traitance. Comme le prévoit la réglementation, nous recruterons du personnel de bord pour de grandes amplitudes horaires en contrepartie de nombreux jours de récupération ; du côté de la voiture restaurant – atout majeur mais contraignant – nous travaillons avec des chefs pour élaborer des recettes à la fois qualitatives, consensuelles, simples à réaliser et adaptées aux impératifs techniques et sanitaires de la restauration embarquée (exiguïté des cuisines, respect de la chaîne du froid, etc.) ; nous misons beaucoup sur le digital à bord, pour permettre à nos clients de « s'autonomiser » et de personnaliser leur voyage.

Enfin, même si cela n'est pas notre priorité, on ne s'interdit pas, grâce à l'*open access*, de lancer des liaisons strictement intérieures à la France, si elles nous semblent pertinentes d'un point de vue commercial : à titre d'exemple, nous songeons sérieusement à lancer un de nos trains de nuit entre Paris et la Côte d'Azur, sans craindre la concurrence de SNCF Intercités de nuit sur cette liaison, puisque nous n'opérons pas sur les mêmes marchés et ne visons pas les mêmes clientèles.

Question 3 : La question du matériel roulant est sensible pour permettre la relance des trains de nuit : comment vous êtes-vous procuré le vôtre ?

Nous avons choisi de financer la construction de matériel neuf. L'état de vétusté des très rares rames de nuit disponibles actuellement ne nous permettait pas de maintenir un niveau de qualité satisfaisant telle que l'exige notre offre, à moins de mener de lourds travaux d'adaptation (par l'adjonction de réservoirs et de douches entre autres) qui – de nature à modifier le matériel en profondeur – auraient entraîné de longues procédures d'homologation. Ce nouveau matériel sera composé de rames tractées, plus aisées à exploiter que les automotrices pour des services de nuit : leur homologation est facilitée (la signalisation ferroviaire n'étant pas intégrée à ce matériel), leur confort optimal du fait de l'absence de vibration et leur composition modulable à souhait, ce qui, soit dit en passant, rend possible leur maintenance dans des ateliers de taille modeste. Sur ce point, nous souhaitons opérer la maintenance de nos rames en région parisienne mais SNCF Voyageurs – propriétaire des ateliers – se montre pour l'heure peu encline à accueillir nos futurs trains.

Concernant le schéma d'acquisition du matériel roulant, nous sommes passés par l'intermédiaire d'une ROSCO, option la plus sécurisante selon nous puisqu'une ROSCO a tout intérêt à mettre à disposition du matériel roulant à son client pour en contrepartie des loyers qui constituent ses revenus. Nous choisissons le matériel en concertation avec cette ROSCO et le constructeur. Le processus d'acquisition sera acté lorsque nous aurons obtenu notre précitée levée de fonds – dont un tiers du montant est composé de garanties pour la ROSCO. Il est de ce point de vue regrettable qu'aucun dispositif d'aide financière à la garantie ROSCO n'existe en France pour permettre aux EF entrantes sur le marché de surmonter cette véritable « barrière à l'entrée ».

A propos des locomotives, nous ne serons pas en mesure de tracter nos trains de nuit avec des locomotives interopérables (comme la *Vectron* de Siemens ou la *Traxx* d'Alstom) dans les premiers mois d'exploitation, étant donné leur disponibilité tardive pour le transport ferroviaire de voyageurs en France : les constructeurs les ont construites avant tout pour le fret et perçoivent en outre la France comme un marché très secondaire. Nous travaillerons d'abord avec des locomotives classiques – non moins difficiles à trouver, même auprès d'une autre ROSCO – qu'il faudra changer pour le passage de certaines frontières (comme la frontière franco-suisse, mais pas la frontière franco-italienne). Étant donné que nous sommes une petite EF, nous envisageons de passer par l'intermédiaire de SNCF Réseau pour acheter l'électricité nécessaire à la traction de nos trains.

ANNEXES

Question 4 : Comment espérez-vous articuler le lancement programmé de votre projet avec le calendrier des travaux de nuit sur le réseau ferré français ?

Les travaux sont bien sûr essentiels à l'entretien du réseau et le besoin de régénération du réseau français est évident. Toutefois, contrairement à d'autres pays européens parcourus par nos trains comme la Suisse ou l'Italie, nous regrettons la manière dont ils sont menés actuellement en France par le gestionnaire d'infrastructure, et leurs impacts sur les trains de voyageurs.

De fait, SNCF Réseau ne montre pas de réelle volonté de concertation avec les EF pour définir les lignes soumises à travaux et le calendrier des fermetures. C'est encore plus vrai lorsque l'EF est nouvelle entrante et n'a jamais réservé de sillons auparavant, comme Midnight Trains. Lorsqu'une ligne est totalement fermée pour travaux – ce qui est la pratique la plus répandue en France par souci d'économie – le GI ne propose pas toujours d'itinéraire de substitution pour les EF de voyageurs, au contraire des EF de fret qui ont pour cela bénéficié d'un soutien politique de l'Union européenne à travers la mise en place des corridors.

Ensuite, la planification des travaux manque de visibilité sur le long terme et de coordination avec le gestionnaire d'infrastructure, ce qui fait peser un risque sur la stabilité de notre plan de transport. Il faut savoir que, du fait de ses processus internes, SNCF Réseau définit et adapte le plan et le calendrier des travaux en prenant en compte le trafic constaté sur l'année de l'élaboration du programme (A-3), mais pas celui estimé pour l'année où ces travaux seront réalisés.

Et lorsque ces travaux sont menés, c'est avec une productivité assez faible pour la plage définie : en moyenne, 6 mois d'interception de grande amplitude (de l'ordre de 8 heures) sont nécessaires pour entretenir 50km, et cela en fermant totalement la voie. En Italie, le délai est raccourci à 3 mois, parce que leur gestionnaire d'infrastructure ménage les EF. Ce point relève en réalité d'une question d'arbitrage systémique au ferroviaire : faut-il privilégier l'économisation des moyens humains et financiers (et opérer les travaux la nuit en ligne fermée) ou le maintien des dessertes durant les travaux ? En France, on ne remet pas assez en question l'arbitrage en faveur du premier, alors que le besoin de renouvellement du réseau ferré se poursuivra par un volume important de travaux au moins sur la prochaine décennie.

Toujours est-il que nous avons lancé la procédure pour disposer de sillons pour notre train de nuit Paris↔Venise (qui passera par la Suisse). Nous sommes néanmoins attentifs à l'augmentation annoncée de 60% de la redevance de circulation, répercutée sur les trains de nuit de façon brute, sans absorption par une évolution de la redevance de marché (qui ne s'applique pas aux trains de nuit, à juste titre considérés comme inaptes à contribuer autant que d'autres activités). Cette augmentation décidée par SNCF Réseau traduit de notre point de vue une absence de réel intérêt de la part de l'État – son actionnaire unique – pour le transport ferroviaire malgré ses promesses d'investissements, comme l'a aussi relevé par l'ART dans son avis conforme sur la tarification (DDR 2024).

Enfin, nous voulons prendre comme centre de notre réseau la gare de Paris Gare de Lyon plutôt que Paris Austerlitz, non pas pour des raisons financières (les tarifs du « toucher de quai » sont identiques, de l'ordre de 600 à 700 euros par train – les plus chers de France), mais là encore en raison de contraintes techniques, liées à l'organisation du faisceau ferroviaire de la gare de Paris Austerlitz : il nous serait impossible de faire partir des trains de nuit aux heures de pointe en fin de journée au départ de cette gare, afin d'éviter le cisaillement des voies, qui sont partagées dans le secteur de Juvisy entre les trains de grande ligne et le RER C (au trafic très soutenu). Or on ne pourrait se permettre de les faire partir trop tôt, au risque de les faire sortir de leur zone de pertinence (le train de nuit est censé partir après les derniers trains de jour et les derniers vols), et de perdre une part de notre clientèle.

Entretien avec M. Sean Clairin, membre du Programme Robustesse H00
à la Direction Industrielle de SNCF Voyageurs*
Vendredi 28 avril 2023 (16h30-17h30)

Question 1 : Quel poste occupiez-vous en 2016-2017 lors de la suppression des derniers Intercités de nuit ou presque ?

De 2014 à 2018, j'étais « Directeur Délégué Centre sud » chez Intercités. Il faut savoir, qu'à l'époque du moins, l'activité Intercités était divisée en 4 directions : les Directions Normandie, Nord-Est, Méditerranée et Centre Sud, supervisées par la Direction Générale. À ce titre, mon périmètre de responsabilité intégrait toutes les lignes Intercités de jour et de nuit originaires de Paris Austerlitz et de Paris Bercy, ainsi que certaines lignes transversales (dont le célèbre train de nuit « Quadriranche » Luxembourg/Strasbourg ↔ Cerbère/Nice).

Question 2 : La SNCF avait alors été accusée par certains d'avoir volontairement sabordé son activité de trains de nuit. Partagez-vous cet avis ?

Pour avoir été au cœur du processus, je dirais que, compte tenu de la non rentabilité structurelle de ces trains (1 € de recettes pour 2 € de charges), des alternatives en TGV pour certaines lignes, et des difficultés croissantes à les faire circuler sur des lignes affectées par l'intensification des travaux, la SNCF, face au mur des investissements nécessaires, s'est résolue à supprimer les trains de nuit. L'État, alors autorité organisatrice, a fini par se résoudre à cette orientation. Mais, disons-le, en l'absence d'investissement durable pour renouveler le matériel de nuit (que ni l'État ni la SNCF n'avaient prévu au moment de refonder le réseau TET), ces trains apparaissaient condamnés à terme : ne pas investir dans le matériel ne permet plus de garantir des dessertes correctes, régulières et adaptées aux conditions de transport de nuit attendues ; de là cette activité devient bien moins attractive et ne suscite que peu d'intérêt à y investir, ce qui crée un « cercle vicieux » infernal. Pour l'illustrer, je ne disposais d'aucun budget de communication pour mener des campagnes publicitaires en faveur des Intercités de nuit... on ne voulait pas communiquer sur un produit aussi fragile dans le temps. Sans affirmer qu'elle a volontairement sabordé son activité Nuit, la SNCF – pas plus que l'État – n'a pas cherché et, en tout état de cause, n'a pas réussi à enrayer ce cercle vicieux qui trouvait son origine bien avant les dernières suppressions.

Question 3 : Une partie de ces mêmes suppressions avait d'ailleurs été imputée aux travaux du gestionnaire de réseau durant les périodes de circulation des Intercités de nuit (dont certains se virent privés de leurs sillons, notamment en 2012). Cela reflète-t-il des relations difficiles avec RFF à l'époque ?

Il est vrai depuis les années 2010 environ, puis dans le cadre de la construction du cadencement national, conjointement avec les travaux de la LGV SEA, le réseau national a connu une intensification des besoins de travaux (maintenance, régénération, développement) qui, du fait de leur nombre et leur ampleur, ont dû être effectués, en grande majorité, de nuit.

Ainsi, cela nous a obligés à adapter pour nos trains de nuit les sillons disponibles, qui, de fait, ont pu être décalés par rapport à leur plage horaire de pertinence (avec des départs trop avancés et des arrivées trop tardives pour notre clientèle habituelle), et ont pu allonger le temps de parcours au point

ANNEXES

de devoir mobiliser – lorsque c'était possible – une équipe navigante supplémentaire pour assurer le service de bout-en-bout (avec un alourdissement des coûts d'exploitation).

Il faut également rappeler que ces mêmes sillons, programmés sur des périodes de pointe, s'inséraient difficilement avec le trafic soutenu des trains de jour à ces horaires-là, surtout à l'approche de Paris Austerlitz ou de Paris Bercy (lignes C, D et R...).

De plus, du fait des difficultés de tracés pour ces sillons longues distances, nos sillons étaient parfois confirmés par le gestionnaire de réseau très tardivement (moins de 15 jours avant la date de circulation), au point qu'il nous est arrivé de renoncer carrément à commercialiser certains de nos trains du fait de ces trop grandes incertitudes.

Tout cela a compliqué l'ancrage déjà fragile des trains de nuit dans le réseau ferroviaire : les sillons sont attribués prioritairement aux trains les plus fréquents ; les trains de nuit ne circulent qu'une fois par nuit (et encore, seulement pour les lignes quotidiennes) et on n'a pas pu les maintenir dans leur totalité pour les raisons évoquées. On ne pouvaient donc pas espérer obtenir tous les sillons que l'on souhaitait pour ancrer durablement cette activité... un autre cercle vicieux dont on pas pu s'extraire.

Mais cette question des sillons s'inscrit plus généralement dans la problématique des travaux à réaliser pour remettre en état les parties les plus fragiles du réseau : des lignes comme Veynes-Briançon ou Brive-Rodez ont besoin d'être modernisées pour que les trains de nuit puissent continuer d'y circuler. Or comment les maintenir et favoriser leur ancrage si ces travaux sont menés la nuit, de surcroît sur des voies uniques comme celles-ci ? Cette question, ancienne, est toujours d'actualité et le sera pour longtemps encore, à mon sens, au vu du besoin urgent et accru de maintenance et de régénération du réseau.

Question 4 : Vous avez évoqué le matériel roulant, dont on sait que l'État – autorité organisatrice depuis 2010 – n'avait pas de budget consacré à sa rénovation pour les 8 lignes de nuit alors en activité. La SNCF aurait-elle pu malgré tout lancer cette initiative de son propre gré, sans attendre une demande de l'État (qu'il n'a jamais formulée) ?

Du temps où elle supportait intégralement la charge des trains de nuit, la SNCF a priorisé le développement du TGV depuis les années 1980, dans un objectif d'utilité et donc de rentabilité maximale, ce qui, ne le négligeons pas, a permis de compenser les pertes de ses autres activités. Cela explique que le dernier investissement de long terme consacré aux trains classiques (mis à part les investissements massifs des Régions pour renouveler leurs flottes TER) date des années 1970 avec la construction d'un parc de voitures Corail (toujours en activité aujourd'hui). Ces choix stratégiques ont compromis à terme la durabilité des lignes de nuit du fait de l'usure d'un matériel roulant jamais remplacé, jamais rénové.

Lorsque l'État a récupéré la responsabilité des trains de nuit par la convention TET de 2010, il s'est retrouvé devant cette équation et a dû procéder à des arbitrages financiers : en 2015/2016, tous ses efforts financiers ont été tournés vers la rénovation – urgente – du matériel Corail de jour, sans plan d'investissement pour celui les lignes de nuit, qu'il avait alors prévu de supprimer en majorité. Par ailleurs, à l'époque, acheter de nouvelles voitures eût été de toute manière trop complexe, au vu des carnets de commande durablement complets des rares constructeurs européens de ce type de matériel. Sur les 230 voitures Corail de nuit que comptait alors le parc, seule une soixantaine a été conservée avec une promesse de rénovation pour les deux lignes de nuit sauvegardées ; les autres ont été envoyées à la casse. Parmi elles – à ma connaissance – on en a depuis récupéré quelques-unes qui n'avaient pas encore été démolies (dans la mesure où le désamiantage avait ralenti considérablement le processus) pour la relance actuelle.

ANNEXES

La SNCF n'aurait alors certainement pas investi de sa propre initiative dans le matériel d'une activité qu'elle jugeait déraisonnablement déficitaire (à hauteur de 50%) pour consentir à un tel effort, et ce d'autant moins que – juridiquement – c'était l'État comme autorité organisatrice qui était censé en assumer la charge.

Question 5 : Tous ces facteurs aggravants ont-ils eu un impact significatif sur la fréquentation globale des trains de nuit, dont la « baisse de 25% depuis 2011 » (A. Vidalies) fut un argument ministériel décisif en faveur de leur suppression ?

Soyons clairs : la fréquentation des trains commença à baisser parce qu'on a préalablement commencé par réduire l'offre ! J'avais même établi cette corrélation en reprenant des données historiques depuis 2010. Et, d'ailleurs, le taux de remplissage par train était plus élevé dans les Intercités de nuit que dans ceux de jour ; l'indice de satisfaction de la clientèle (ou *Net Promoter Score*) sur l'offre des Intercités de nuit était globalement positif d'une année sur l'autre, jusqu'aux dernières fermetures, là où celui des Intercités de jour était encore négatif.

La réduction de l'offre s'est aussi accompagnée d'une absence de volonté pour attirer la clientèle : en plus de l'impossibilité de communiquer sur l'offre, la tarification était obsolète, complexe, toujours fondée sur le kilométrage, ce qui, au vu de la longue distance des trajets, affichait des prix allant jusqu'à 240 euros en première classe pour un aller simple Paris=>Nice, sans qu'aucun billet soit vendu à ce tarif.

Nous avons imaginé de retravailler la gamme, à l'image de ce que proposait Trenitalia sur Paris⇄Venise, avec, par exemple, un plafonnement des billets à 130 euros (le maximum que les clients acceptaient réellement de payer), sans suite compte tenu des perspectives de fermeture des lignes.

Question 6 : Justement, quelles étaient vos propositions pour tenter d'enrayer la réduction de l'offre et de rendre le train de nuit attractif ?

Je crois pouvoir dire que mon équipe, très attachée à ces trains, et moi-même nous sommes battus jusqu'au bout pour essayer de convaincre qu'on pouvait rendre le train de nuit attractif, d'autant qu'il est très inspirant d'un point de vue marketing et au vu du service complémentaire de mobilités longue distance qu'il propose.

Ma priorité était de me concentrer sur l'offre, qui est moins simple à vendre que celle d'un train de jour pour au moins trois raisons.

Les Intercités de nuit comportent trois classes (couchettes 1^{ère} classe ; couchettes 2^e classe ; places assises), contrairement à la plupart des trains de jour qui n'en proposent que deux. Cela complexifie la lisibilité de l'offre dans le système d'information.

Les Intercités de nuit disposent d'une période de vente comprimée par rapport aux autres trains : les ventes de billets s'arrêtent relativement tôt. En effet, pour des raisons de sécurité à bord, l'équipage se voit remettre le plan précis d'occupation des places pour l'intégralité du voyage (avec l'identité des passagers) environ 1 heure avant le départ de la gare d'ORIGINE. Ainsi, les ventes de billets d'un Nice=>Paris sont closes quelques heures avant le départ de Nice, et, de là, il n'est plus possible d'acheter par exemple des billets au départ de Marseille, même avant l'arrivée du train dans cette gare. Les Intercités de nuit sont ainsi privés d'une clientèle de dernière minute.

Enfin, ils ne disposent pas de leur propre système de vente, ce qui rend la gestion de stock, c'est-à-dire la souplesse tarifaire, beaucoup plus rigide et contrainte.

ANNEXES

De fait, je voulais montrer qu'on pouvait augmenter le volume de clientèle avec ce dont on disposait, amélioré de quelques services supplémentaires et à déficit constant, par exemple en revoyant la tarification (comme précédemment évoqué) et en optimisant la gestion du matériel.

Concrètement je proposais de saisonnaliser le matériel d'une saison à l'autre vers différentes destinations (par l'utilisation d'une même rame pour les destinations en montagne l'hiver et vers celles sur les littoraux l'été) et de mutualiser le « Pyrénéen » avec l'Intercités 100% Éco à Toulouse en direction de Paris, pour maintenir un volume de places élevé et réaliser des économies de moyens.

Toujours à propos du matériel, je plaçais pour conserver les BSI, des voitures très capacitaires de 76 places assises inclinables – et promises à la casse – parce qu'on avait à mon sens besoin d'une réserve de volume pour absorber les pics de fréquentation et moduler l'offre en fonction des besoins.

J'avais aussi lancé le projet d'une nouvelle offre marketing pour donner une nouvelle attractivité commerciale aux Intercités de nuit : *Ouizzz*. Ironie du destin, j'avais choisi d'habiller cette marque des couleurs bleu-ciel et rose-bonbon... On avait même organisé un séminaire à bord d'un Paris↔Biarritz pour un voyage expérimental avec une nouvelle gamme de services qui avait été très bien accueillie.

Mais aucun de ces projets n'a abouti... en tout cas, à cette époque, les vents n'étaient pas aussi favorables que maintenant.

Question 7 : Il y a en revanche un projet qui s'est bien concrétisé en 2016 : la mise en circulation de voitures russes adjointes au train de nuit Paris↔Nice. Savez-vous pourquoi et comment ce projet a été mené et a abouti ?

La SNCF a toujours eu l'ambition et l'occasion de collaborer avec la Russie pour des raisons stratégiques : c'est un grand pays du chemin de fer et dispose d'un réseau performant voué à être intégré dans des grands projets mondiaux comme les Routes de la Soie.

Nous avons donc eu l'opportunité de travailler avec la RZD qui possédait alors un matériel de nuit abondant : 2000 voitures de nuit, auxquelles s'ajoutait un nouveau parc construit par Siemens de voitures de nuit capables de traverser l'Europe (Paris↔Moscou et Nice↔Moscou).

L'expérience a été menée d'en adjoindre une sur l'Intercités de nuit Paris↔Nice pour proposer une offre confortable (couchette réversible, compartiments sécurisés, accueil de bienvenue, signalétique moderne), mais elle a tourné court pour plusieurs raisons.

Techniquement, elles étaient difficiles à exploiter : ces voitures étaient plus lourdes que les nôtres (60 tonnes/unité contre 40 tonnes/unité). Pour une voiture russe ajoutée, on devait en retirer deux françaises. La présence d'un technicien russe en permanence était requise et toutes les indications étaient écrites en cyrillique. Financièrement, elles coûtaient aussi plus chères à exploiter que nos bonnes vieilles voitures Corail, largement amorties, et le volume de places disponibles était réduit, alors que promesse avait été faite de ne pas augmenter le prix des billets. L'expérience s'est donc révélée trop coûteuse, le déficit d'exploitation ayant été alourdi d'une centaine de millions d'euros.

Question 8 : Au regard de votre expérience du précédent échec, pensez-vous que la relance actuelle pourrait être cette fois-ci un succès ?

Je ne saurais répondre à cette question, je ne suis plus du tout cette affaire depuis que j'ai quitté Intercités. En tout cas, je le souhaite et il me semble que l'environnement est beaucoup plus favorable !

Entretien avec M. Olivier Metge, Directeur Intercités de nuit chez SNCF Voyageurs

Vendredi 2 juin 2023 (10h30-11h / 11h30-12h)

Question 1 : Les voitures ont bénéficié d'un important programme de rénovation, qui doit s'achever très prochainement. De combien d'années estimez-vous que leur durée de vie a été prolongée ? Les locomotives sont-elles aussi concernées ?

Le programme de rénovation a concerné une première vague de 71 voitures, puis une seconde de 58, auxquelles on en a ajouté 9 autres pour relancer le Paris ↔ Aurillac. Cette réserve de 138 voitures servira pour l'ensemble des lignes de nuit en circulation à partir de 2024. La date de fin du programme de rénovation a été décalée à septembre 2023. Il aura permis d'augmenter de 10 à 12 ans la durée de vie des voitures qui devraient donc être radiées entre 2033 et 2034.

Pour la traction, on utilise des locomotives de type 26 000. On en a assez en stocks, d'autant plus que les Régions – à qui on avait cédé le matériel tracté lors des transferts des lignes Intercités – sont en train de les remplacer par des rames automotrices, ce qui nous permet de récupérer des locomotives. On leur fait subir des grandes visites annuelles de vérification : elles sont aujourd'hui prévues pour fonctionner jusqu'en 2034/2035. Je ne peux pas vous dire avec précision le nombre de locomotives actuellement à disposition.

Dans le premier comme dans le second cas, on est dans l'attente que l'État commande du matériel neuf pour pouvoir remplacer dès les échéances indiquées celui utilisé actuellement.

Question 2 : Un important programme de travaux sur les voies classiques empruntées par les Intercités de nuit est annoncé à partir de 2024. Comment réorganiserez-vous le réseau en conséquence ?

Le sujet n'est pas nouveau, on a déjà dû procéder à des arbitrages pour la relance du Paris ↔ Lourdes/Hendaye. L'État voulait une desserte quotidienne annuelle *via* Bordeaux, ce qui s'est révélé irréalisable à cause des plages de travaux autour de Bordeaux et sur la ligne de Lourdes à Bayonne. On a décidé d'opérer le train *via* Toulouse et Lourdes et d'en limiter la fréquence à une desserte quotidienne saisonnière (en été uniquement).

L'ampleur des travaux programmés entre 2024 et 2032 sur la Transversale Sud va conduire à des modifications importantes des plans de transport. Voyez-vous-même sur la carte ci-dessous :



ANNEXES

Globalement, à cause de travaux entre Montauban et Toulouse, les dessertes transitant par Toulouse devront être déviées, à l'exception du Paris↔Latour-de-Carol qui continuera son trajet habituel et à des horaires acceptables.

Le Paris↔Cerbère sera dévié par Lyon et Valence, couplé au Paris↔Nice ; pour la « Palombe bleue », on fera transiter le Paris↔Lourdes/Tarbes par Bordeaux et Bayonne, Hendaye ne sera plus desservie. Ce dernier trajet ne nécessitera pas de matériel supplémentaire puisqu'il s'agit plus d'une déviation d'itinéraire que de la création d'une nouvelle ligne.

Question 3 : Il est d'ailleurs prévu de faire circuler cette « Palombe bleue » sur la LGV SEA. Comment cela est-il rendu possible ?

Faire circuler des trains classiques sur une LGV est une grande première en France, on a décidé d'y avoir recours sur certaines portions du trajet pour contourner les travaux sur la ligne classique. Pour l'instant, le processus est encore en phase d'industrialisation : on a effectué une marche à blanc sur la LGV avec des rames Corail, aucun obstacle technique n'a été détecté. En revanche, cela nécessite de tracter les rames avec des locomotives compatibles avec la TVM. Dans l'ensemble, c'est un processus compliqué et très long.

Question 4 : D'après l'exemple de la « Palombe bleue », pourrait-on en fin de compte considérer que la reconstitution du réseau ne consiste qu'à ouvrir des lignes au détriment des autres ?

Absolument pas ! On est contraint par les travaux qui nous empêchent de faire circuler l'intégralité des lignes tel que le demande notre autorité organisatrice. On ne sacrifie pas des territoires, contrairement à ce que peuvent nous dire certains élus locaux ; on s'adapte comme on peut, et on fait en sorte d'en réduire autant que faire se peut les impacts pour les voyageurs. La Côte Basque bénéficie d'une très bonne desserte en TER et en autocar régionaux par son réseau *Txik Txak* ; on préfère donc compter sur une correspondance à Bayonne pour que les voyageurs puissent arriver à Hendaye à un horaire matinal, plutôt que d'éviter à tout prix une rupture de charge qui ferait arriver l'Intercités de nuit à Hendaye à 10h30 seulement (à cause des travaux). De plus, on a longuement travaillé avec la Région Nouvelle-Aquitaine pour garantir la qualité horaire des correspondances. Il en va de même pour les villes entre Toulouse et Narbonne, qui ne seront plus desservies par l'Intercités de nuit mais par des TER en correspondance, après une concertation avec la Région Occitanie pour articuler au mieux ces circulations.

Question 5 : Existe-t-il une stratégie marketing en faveur des Intercités de nuit avec un budget dédié ?

Intercités dispose de budgets dédiés à sa communication, dont une partie est affectée pour la promotion des Intercités de nuit. On peut en voir un exemple au CNIT.

Question 6 : Comment appréhendez-vous l'ouverture programmée des lignes TET de nuit à la concurrence ?

On ne craint pas la concurrence à long terme, on s'y prépare en réfléchissant à une montée en gamme des standards de confort par rapport à ceux d'aujourd'hui pour gagner en compétitivité. Reste à savoir si on aura effectivement des concurrents. Pour les lots TER et IC, il me semble qu'il doit rester entre 55 et 60 appels d'offres à élaborer avant la fin 2032, peut-être n'y aura-t-il pas assez d'opérateurs concurrents pour répondre à ceux lancés pour les lignes de nuit et auxquels, à coup sûr, nous candidaterons.

ANNEXES

Question 7 : D'un point de vue opérationnel, où s'effectuent les opérations de maintenance et de changement de la literie ?

A l'heure actuelle, l'ensemble de ces opérations est centralisé à Paris Austerlitz, plus précisément au technicentre de Paris Masséna, dont la capacité suffit pour traiter l'ensemble de nos voitures de nuit.

Question : En matière tarifaire, de quelle manière l'État encadre les prix des Intercités de nuit ?

L'autorité organisatrice fixe un prix plancher (ou prix d'appel) fixé à 19 € en siège inclinable, 29 € en couchette 2^e classe et 39 € en couchette 1^e classe. Pour le reste, on dispose d'une grande liberté tarifaire pour fixer les prix sur ceux du marché (le barème kilométrique n'étant plus appliqué), sans plafonnement à ma connaissance.

COMPTE-RENDU DU VOYAGE PARIS↔NICE EN INTERCITÉS DE NUIT

Du vendredi 27 au dimanche 29 janvier 2023

RÉSERVATION (25 janvier 2023) :

L'achat conjoint des billets aller et retour a été effectué sur l'application *SNCF Connect* 2 jours avant le départ. Pour les deux trajets, j'ai choisi de voyager en « Couchette 2^e classe », (la 1^e classe affichait complet) avec une couchette au niveau supérieur comme l'application m'en laissait la possibilité. Mis à part ce choix, il était aussi possible de cocher l'option « Espace Dame Seule » ou de réserver une couchette au « Niveau inférieur impératif ! » pour les voyageurs en invalidité physique. Aucun autre service n'était proposé sur l'application.

Le prix payé n'est pas représentatif de ceux d'un voyageurs avec ou sans carte Avantage : en ayant acheté mes billets au tarif « Agent SNCF » assortie de deux Dispenses de réservation, le voyage fut gratuit.

TRAJET ALLER Intercités de Nuit n°5771 Durée du trajet : 11 heures 47 minutes			TRAJET RETOUR Intercités de Nuit n°5772 Durée du trajet : 12 heures 44 minutes		
ARRIVÉE	GARE	DÉPART	ARRIVÉE	GARE	DÉPART
	Paris Austerlitz	21h25		Nice Ville	19h11
6h21	Marseille Blancarde	6h25	19h31	Antibes	19h33
7h09	Toulon	7h12	19h43	Cannes	19h46
7h49	Les Arcs – Draguignan	7h52	20h10	Saint-Raphaël Valescure	20h13
8h07	Saint-Raphaël Valescure	8h09	20h27	Les Arcs – Draguignan	20h30
8h31	Cannes	8h33	21h09	Toulon	21h12
8h43	Antibes	8h46	21h57	Marseille Blancarde	22h00
9h08	Nice Ville		7h55	Paris Austerlitz	

VOYAGE ALLER (vendredi 27 janvier 2023)

Accueil et embarquement :

Arrivé à la gare de Paris Austerlitz par le métro ligne 5 vers 21h, l'affichage indique le départ prévu à l'heure à la voie n°6. Un groupe d'agents SNCF accueille les passagers à l'embarquement, l'un d'entre eux vérifie le billet et prononce à voix haute le numéro de voiture et de la couchette. Je constate que les voyageurs autour de moi sur le quai paraissent assez jeunes, seuls ou en groupe d'amis. Le voyage est censé durer 11 heures et 43 minutes, avec une arrivée à Nice prévu à 9h08.

A bord

Je monte à bord de l'Intercités n°5771 à destination de Nice Ville, à la voiture 22, couchette 61 au niveau supérieur comme je l'avais demandé à la réservation. Une échelle près de la fenêtre permet d'y accéder. Mon compartiment est complet et les 5 autres voyageurs sont des hommes. Sur ma couchette et les autres, je constate la présence d'un oreiller et un sac de couchage (sous plastique), d'une bouteille d'eau et d'un kit de voyage comportant un masque pour les yeux, d'une lingette rafraîchissante, d'une paire de bouchons d'oreilles, d'un paquet de mouchoirs et d'une pastille dentaire. Étant au niveau supérieur, j'ai aussi un accès direct à l'espace de rangement bagages pour

ANNEXES

pouvoir y ranger mes affaires. Une sangle de sécurité entre ma couchette et le plafond, passant au niveau du buste, prévient tout risque de chute.

Le chef de bord nous annonce l'intervention des forces de sécurité au moment du départ : ce dernier est différé de 10 minutes (à 21h35) et je reçois une alerte sur l'application *SNCF Connect*.

Une fois le train parti, le chef de bord fait une annonce de bienvenue classique, en rappelant les arrêts, les consignes de sécurité à bord (et notamment l'interdiction de fumer ou de vapoter, le train étant pourvu de détecteurs de fumée). Quelques minutes plus tard, à hauteur de Choisy-le-Roi, il nous informe de la présence d'un bagage abandonné sur la plateforme de la voiture 21, et somme le/la propriétaire de venir le récupérer en urgence avant activation de la procédure de sécurité (soit l'arrêt du train en pleine voie et l'intervention des forces de déminage). Ce bagage est finalement récupéré par une passagère étourdie, qui, par la force de ses excuses, échappe à une amende de 139 €.

J'en profite alors pour visiter le train : la voiture 18 héberge les « Couchettes 1^e classe » ; la voiture 17 abrite un espace vélos de 4 places (dont une est occupée), le compartiment réservé à l'équipe navigante (2 agents Intercités de nuit), et le compartiment de service, avec un agent *Newrest* vendant snacks et boissons ; au-delà, en voiture 16, les compartiments laissent place aux rangées de sièges inclinables.

Un voyageur commande un encas à l'agent *Newrest* de la voiture de service : un jus de pomme, des chips et un paquet de mini-saucissons pour 9€60. L'addition s'effectue à la main, sur un tableau répertoriant chaque catégorie de produits, leur prix unitaire et les stocks disponibles. Je remarque une réserve de couvertures et d'oreillers : l'agent m'explique qu'il ne s'agit pas d'un stock de dépannage à bord mais du volume prévu pour le trajet du retour, préalablement embarqué à Paris Austerlitz, dans la mesure où la gare de Nice Ville ne dispose pas de site d'espace de stockage et de nettoyage de la literie.

Je discute alors avec l'équipe Intercités de nuit. Le chef de bord m'explique qu'il a commencé son service à 20h05 et le terminera à 2h48, heure à laquelle il descendra à Lyon lors d'un arrêt de service pour être relayé par une autre équipe navigante jusqu'à l'arrivée à Nice. Au passage il me communique les taux de remplissage du train, comme résumé dans le tableau ci-dessous.

	Occupées		Inoccupées		TOTAL	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Couchettes 1^e classe	27	75%	9	25%	36	100%
Couchettes 2^e classe	190	65%	104	35%	294	100%
Sièges inclinables	46	84%	9	16%	55	100%
TOTAL	263	68%	122	32%	385	100%

Je retourne à mon compartiment et constate que la prise individuelle à la tête de ma couchette ne fonctionne pas : je dois sortir charger mon téléphone sur une prise collective située dans le couloir (où s'en trouve une à intervalle de deux fenêtres). Je pars me coucher vers 23h.

Je suis réveillé aux alentours de 6h00 du matin par l'annonce sonore en compartiment de l'arrivée prochaine à la gare de Marseille Blancarde. Nous avons rattrapé notre retard au départ. Le chef de bord (différent de celui de la veille) enjoint les passagers concernés à se préparer pour la descente en commençant à rassembler leurs affaires, et de ne rien oublier à bord. Cette annonce est répétée dans toutes les gares desservies jusqu'à Nice Ville, à chaque fois 15 minutes avant l'arrivée. Je reste dans ma couchette jusqu'à 8h, puis me lève pour me laver les dents dans le lavabo des toilettes.

ANNEXES

Arrivée

Le train arrive à Nice Ville à 9h08, conformément à l'horaire prévu initialement. À la gare, je remarque que la prochaine correspondance en TER vers Vintimille est prévue 15 minutes plus tard ; celle pour Tende, en revanche, impose une attente de 3 heures (le TER précédent étant parti à 9h08 également).

VOYAGE RETOUR (samedi 28 janvier 2023)

Le train est arrivé à la gare d'Antibes (où j'avais finalement décidé d'embarquer) 10 minutes avant l'horaire prévu. La cheffe de bord est descendue de la voiture de tête pour remonter tout le quai et scanner les billets des quelques voyageurs – moi y compris – en attente devant chaque porte juste avant leur montée. Le trajet retour s'est déroulé selon les mêmes modalités qu'à l'aller et sans encombre notable jusqu'à Paris Austerlitz et est arrivé à l'heure prévu de 7h55 le dimanche matin. Deux imprévus restent toutefois à relever. La cheffe de bord a été confrontée à un problème de surréservation : un groupe de 4 personnes montées à Saint-Raphaël Valescure avaient réservé 4 couchettes de 1^e classe dans un même compartiment (privatisé de fait), alors que la voiture de 1^e classe était affichée complète à partir de Toulon sur l'outil numérique de la cheffe de bord ; lorsque j'ai voulu acheter un encas après Marseille Blancarde à la voiture de service le soir – auprès du même agent *Newrest* que lors du trajet aller – la machine à carte bleue était tombée en panne et j'ai dû y renoncer, n'ayant pas d'argent liquide sur moi.

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS.....	4
RÉSUMÉ, MOTS-CLEFS.....	5
REMERCIEMENTS.....	6
LEXIQUE	7
SOMMAIRE.....	14
INTRODUCTION GÉNÉRALE	16
A. PRÉSENTATION DU SUJET	16
B. ÉTAT DE L'ART SCIENTIFIQUE ET ACADÉMIQUE	16
C. EXPLICATIONS et PROBLÉMATISATIONS du SUJET	18
1. <i>Les trains de nuit</i>	18
1. <i>La relance des trains de nuit en France</i>	21
2. <i>Une aventure sur de bons rails ?</i>	22
3. <i>Étude critique des modalités d'exploitation des (nouvelles) lignes de trains de nuit dans le système ferroviaire français actuel</i>	22
4. <i>Le cas des lignes domestiques</i>	24
5. PROBLÉMATIQUE ET AXES DE DÉVELOPPEMENT	24
6. ORGANISATION DE L'ANALYSE.....	25
7. MÉTHODOLOGIE EMPLOYÉE	26
PARTIE I COMPRENDRE l'échec des trains de nuit en France en 2017	30
INTRODUCTION Une indispensable autopsie	30
SOUS-PARTIE 1 Retour sur la chronique d'un démantèlement en trois dates clefs : 1981 – 2010 – 2016.....	32
A. DEPUIS LES ANNÉES 1980 : UN DÉMANTELEMENT PROGRESSIF DU RÉSEAU NATIONAL .	32
B. LA CONVENTION DE 2010 : L'ÉTAT À LA RESCOUSSE ?	36
C. LE COUP DE GRÂCE DE 2016.....	39
SOUS-PARTIE 2 Du constat à la compréhension de l'échec des Intercités de nuit : une disparition endémique ou évitable ?.....	43
A. LES CAUSES DU DÉMANTELEMENT : UN CERCLE VICIEUX AUX ORIGINES ANCIENNES MAIS LOIN D'ÊTRE ENDÉMIQUE AU TRAIN DE NUIT	43
1. Des causes officielles... ..	44
a) La fréquentation : une « baisse » irrémédiable ?	44
b) La rentabilité : un déficit « insoutenable » ?	47
2. ...et des causes sous-jacentes.....	50

ANNEXES

a) Un modèle de financement inadapté : « une subvention pour la SNCF financée par elle-même ».....	50
b) Un ancrage dans le réseau fragilisé : l'exemple de la « crise des sillons » de 2012 ..	52
c) La vétusté du matériel : une échéance prévisible et indépassable	52
B. LA SNCF A-T-ELLE <i>VOLONTAIREMENT</i> ABANDONNÉ SES TRAINS DE NUIT ?	54
1. Des défaillances réelles mais un déclin à nuancer fortement	54
2. Un sauvetage manqué des trains de nuit français à cause d'un manque de volonté et d'anticipation	55
SOUS-PARTIE 3 Les trains de nuit en dehors du réseau Intercités : permanences et résiliences ..	58
CONCLUSION Fonder les projets d'avenir sur la résolution des erreurs passées	60
PARTIE II ANALYSER les motivations et les modalités d'une remise sur les rails depuis 2019	62
INTRODUCTION Les traductions d'un revirement	62
SOUS-PARTIE 1 Une relance opportune dans un contexte conjoncturellement favorable	64
A. CRISES ET ALTERNANCE POLITIQUE : LE TRAIN DE NUIT DE NOUVEAU AU CENTRE DES STRATÉGIES GOUVERNEMENTALES DE TRANSPORT	64
1. Un renouvellement du ministère... et de la volonté politique	64
2. D'une crise à l'autre : le train de nuit comme nouveau paradigme des mobilités longue distance ?.....	65
3. Ébauche d'un projet de relance domestique ambitieux et optimisé	67
B. UNE DYNAMIQUE EUROPÉENNE ENTRAÎNANTE : L'EXEMPLE DE L'AUTRICHE (2016-2023)	69
SOUS-PARTIE 2 Un moyen de transport aux missions essentielles mais aux contraintes réelles. 76	76
A. DES ATOUTS CERTAINS POUR RÉPONDRE À DES MISSIONS ESSENTIELLES	76
B. MAIS AUSSI DES CONTRAINTES FORTES QUI PÈSENT SUR SA COMPÉTITIVITÉ	78
1. L'exploitation technique d'un matériel roulant quasi-monofonctionnel.....	78
2. L'exploitation commerciale d'un train à caractère hôtelier	79
3. L'insertion entravée dans le réseau ferroviaire en période nocturne	80
C. QUELLES CLIENTÈLES POUR LE TRAIN DE NUIT EN FRANCE ? APPROCHE STATISTIQUE ...	81
1. Essai de caractérisation des voyageurs sur les Intercités de nuit.....	81
2. Dans quelles mesures le train de nuit peut-il élargir sa clientèle ?	84
SOUS-PARTIE 3 La mise en place du projet de relance, des annonces aux premiers résultats : simple retour en arrière ou éléments d'innovation ?.....	87
A. ÉTAT DES LIEUX DU RÉSEAU DOMESTIQUE RÉSIDUEL ENTRE 2017 ET 2022	87
B. LA CONCRÉTISATION DE LA RELANCE	89
1. Une amorce par deux restaurations de lignes.....	89
2. La préparation du matériel et de l'offre à bord et en gare : une remise à neuf avec de l'ancien ?	91

ANNEXES

3. Les modalités opérationnelles de l'exploitation des lignes relancées : mutualisation des moyens matériels et centralisation de la logistique	96
4. Le bilan provisoire en 2023 : des résultats encourageants malgré une remise sur les rails laborieuse	102
C. SUR LA MÊME LANCÉE, DES LIGNES PROCHAINEMENT RELANÇÉES.....	102
CONCLUSION Un succès relatif sur des fondations fragiles.....	103
PARTIE III CONFRONTER le processus de relance des trains de nuit avec les réalités et les évolutions du système ferroviaire	104
INTRODUCTION Un besoin fondamental d'encadrement et d'accompagnement de la relance ..	104
SOUS-PARTIE 1 Un système ferroviaire durablement inadapté à l'essor des trains de nuit	106
A. L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE : UNE OBSOLESCENCE À ENDIGUER PAR DES CHANTIERS NOCTURNES DE TRÈS LONG TERME	106
1. Face à la dégradation généralisée des lignes, une rénovation sélective	106
2. Un projet de portée nationale : la commande centralisée des aiguillages	110
3. Un projet de portée européenne : l'ERTMS	111
4. Une accélération des chantiers impossible ?	113
B. LE MATÉRIEL ROULANT : UN SURSIS DE COURTE ÉCHÉANCE DEVANT L'IMPASSE DU RENOUELEMENT.....	115
1. Les différents schémas théoriques de renouvellement.....	115
2. ... seraient-ils applicables pour le cas de la France ?	115
3. L'adéquation d'un nouveau matériel supplémentaire aux spécificités techniques et organisationnelles du système ferroviaire français	117
SOUS-PARTIE 2 La gouvernance des TET de nuit : un modèle introuvable ?	123
A. UN ACCOMPAGNEMENT INCOHÉRENT DE L'ESSOR DES TRAINS DE NUIT	123
1. Le financement des TET : un mécanisme réformé, un budget à consolider	123
2. Des choix politiques d'organisation du cadre ferroviaire défavorables aux trains de nuit	124
B. LES TET DE NUIT DANS LES STRATÉGIES GLOBALES DE TRANSPORT LONGUE DISTANCE : UN DOUBLE-JEU DE L'ÉTAT ET DE SNCF VOYAGEURS ?.....	127
C. LA RÉGIONALISATION COMME NOUVELLE PRATIQUE DE GOUVERNANCE ?	129
SOUS-PARTIE 3 L'ouverture à la concurrence : un levier de développement des trains de nuit ?	132
A. LE CADRE JURIDIQUE : UN PROCESSUS À PLUSIEURS VITESSES	132
B. EN CAS D'ATTRIBUTION À LA CONCURRENCE D'UNE DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC DES TET DE NUIT	136
C. EN CAS D'ENTRÉE DE LA CONCURRENCE SUR LE MARCHÉ PAR DES SERVICES LIBREMENT ORGANISÉS DE TRAINS DE NUIT	140
CONCLUSION Une relance d'une décennie ?	145
CONCLUSION GÉNÉRALE	146

ANNEXES

A.	RAPPEL DE LA PROBLÉMATIQUE.....	146
B.	BILAN ET RÉPONSES À LA PROBLÉMATIQUE	146
1.	Une aventure indiscutablement sur les rails.....	146
2.	...mais aiguillée vers un nouveau déraillement ?.....	147
3.	AU-DELÀ DE LA PROBLÉMATIQUE	149
ANNEXES.....		152
	CHRONOLOGIE des ministres des Transports et des présidents de la SNCF	153
	BIBLIOGRAPHIE & WEBOGRAPHIE	154
	COMPTE-RENDUS DES ENTRETIENS.....	165
	Entretien avec M. Frédéric de Kemmeter, <i>Médiarail*</i>	165
	Entretien avec Objectif Train de nuit	168
	Entretien avec M. Nicolas Bargelès, Midnight Trains*	171
	Entretien avec M. Sean Clairin, membre du Programme Robustesse H00 à la Direction Industrielle de SNCF Voyageurs*	174
	Entretien avec M. Olivier Metge, Directeur Intercités de nuit chez SNCF Voyageurs	178
	COMPTE-RENDU DU VOYAGE PARIS↔NICE EN INTERCITÉS DE NUIT	181
	TABLE DES MATIÈRES	184
	TABLES DES ILLUSTRATIONS.....	188

TABLES DES ILLUSTRATIONS

Document 1 : SYNTHÈSE du cadre conceptuel des trains « de nuit »	20
Document 2 : SCHÉMA de la combinaison des différentes approches méthodologiques	28
Document 3 : CARTES de l'évolution des liaisons de trains de nuit en France (SNCF) de 1981 à 2020	32
Document 4 : CHRONOLOGIE de l'évolution de la segmentation commerciale des trains classiques en France (SNCF) depuis les années 2000	34
Document 5 : TABLEAU récapitulatif du financement du Compte d'Affectation spécial (CAS)	38
Document 6 : SCHÉMA récapitulatif des contributeurs et des modalités de financement du compte d'affectation spécial (CAS)	38
Document 7 : PLAN des huit lignes TET de nuit (Intercités) en 2015, avant la dernière vague de suppressions	40
Document 8 : GRAPHIQUES comparatifs sur l'évolution du nombre de passagers/km transportés et des taux d'occupation des lignes TET de nuit entre 2015 et 2018	45
Document 9 : DIAGRAMME sur l'évolution du nombre de sièges/km offert des lignes TET de nuit entre 2015 et 2018.....	46
Document 10 : DIAGRAMME sur les niveaux de subventions publiques par voyageur pour les lignes TET de nuit en 2013 (en euros)	48
Document 11 : TABLEAU des déficits d'exploitation de l'ensemble des lignes Intercités de 2011 à 2013	49
Document 12 : TABLEAU des montants de la subvention publique au fonctionnement de l'ensemble des lignes TET de 2011 à 2014.....	49
Document 13 : TABLEAU synthétique des montants des recettes du CAS à partir de 2013	51
Document 14 : TABLEAU de l'âge moyen des matériels roulants affectés aux lignes TET à la fin 2012	53
Document 15 : CARTES comparatives de l'évolution de l'ensemble des lignes de trains de nuit domestiques et internationales en France (y compris hors Intercités) de 2009 à 2019	58
Document 16 : SCHÉMA de la part des fonds du plan <i>France relance 2020</i> attribuée à la relance des lignes de nuit	66
Document 17 : CARTES du projet de la DGITM de réseau de train de nuit domestique à fréquence saisonnière	68
Document 18 : GRAPHE des schémas d'exploitation optimisée des trains en X et en Y.....	68

ANNEXES

Document 19 : TABLEAUX récapitulatifs des besoins en matériel roulant pour le projet de la DGITM	69
Document 20 : CARTE du réseau <i>ÖBB Nightjet</i> en 2023	70
Document 21 : TABLEAU récapitulatif des classes de voyages et services à bord des <i>Nightjet</i>	71
Document 22 : PHOTOGRAPHIES d'une voitures <i>ÖBB Nightjet</i> et les aménagements proposés	72
Document 23 : CARTE de 2009 des projets de lignes à grande vitesse subventionnés par l'Union Européenne	73
Document 24 : GRAPHE sur l'exploitation optimisée des <i>Nightjet</i> par la technique des coupons	75
Document 25 : TABLEAU de synthèse de la part des sondés se déclarant « Tout à fait d'accord » et « Plutôt d'accord » avec l'idée de payer plus cher pour avoir accès dans les trains de nuit à certains services.	84
Document 26 : GRAPHIQUE sur les conditions indispensables pour prendre le train de nuit pour l'ensemble des sondés.....	85
Document 27 : TABLEAU de données générales sur les lignes TET de nuit domestiques résiduelles en 2021 et 2022.....	88
Document 28 : CARTE du projet de relance gouvernemental (décembre 2021) du réseau de nuit domestique à l'horizon 2030.....	90
Document 29 : TABLEAU récapitulatif des classes de voyages et services associés à bord des Intercités de nuit renouvelés.....	92
Document 30 : PHOTOGRAPHIES des trois classes de voyages d'un Intercités de nuit	92
Document 31 : PHOTOGRAPHIES des parties communes d'un Intercités de nuit à bord et en gare	93
Document 32 : PHOTOGRAPHIES des prestations disponibles à bord d'un Intercités de nuit	94
Document 33 : CAPTURE D'ÉCRAN des tarifs proposés selon la classe pour un trajet en Intercités de nuit Paris Austerlitz ⇄ Nice Ville le vendredi 2 juin 2023	96
Document 34 : PHOTOGRAPHIES de la zone dédiée à la logistique des pièces de literie et des kits de nuit au technicentre de Paris Austerlitz (Masséna).....	97
Document 35 : SYNTHÈSES des variations de la périodicité des lignes Intercités de nuit en septembre 2023 (sens Aller et sens Retour vers et depuis Paris).....	99
Document 36 : SCHÉMA organisationnel des lignes Intercités de nuit en France en septembre 2023	101
Document 37 : CARTE des lignes classées UIC 7 à 9 sur le réseau ferré français en 2018	107
Document 38 : CARTE des dessertes des trains de nuit programmées en France à compter de 2024	109

ANNEXES

Document 39 : CARTE des 11 tours de contrôles créées en avril 2023	111
Document 40 : PLAN et PRISES DE VUE du technicentre de Paris Austerlitz (Paris ; Ivry-sur-Seine) ..	119
Document 41 : CARTE du réseau ferroviaire à l'approche de la gare de Paris Austerlitz	121
Document 42 : CARTE des corridors européens de fret transitant par la France en 2021.....	122
Document 43 : GRAPHIQUE de répartition des dépenses de l'État au titre du programme 203 en 2022 et 2023.....	123
Document 44 : GRAPHIQUE de l'évolution prévisionnelle du montant des redevances d'infrastructure prévue par le contrat de performance État-SNCF Réseau 2021-2030.....	126
Document 45 : CAPTURE D'ÉCRAN du calcul du montant des redevances d'infrastructure pour un trajet conventionné Paris↔Latour-de-Carol sur voie classique.....	127
Document 46 : TABLEAU récapitulatif des protocoles État-Région pour le transfert des lignes TET entre 2017 et 2020.....	131
Document 47 : ORGANIGRAMME du Groupe SNCF depuis 2020 comme entreprise désintégrée.....	133
Document 48 : TABLEAU récapitulatif des modalités et calendriers d'ouverture à la concurrence des services ferroviaires exploités par SNCF Voyageurs en France : un processus à plusieurs vitesses.....	135
Document 49 : RÉTROPLANNINGS hypothétiques des étapes préalables à l'attribution des TET de nuit à un opérateur concurrent pour une reprise effective en 2028.....	138
Document 50 : CARTES des caractéristiques du réseau ferré français parcouru par les lignes TET de nuit en septembre 2023 et à partir de 2024 : une triple hétérogénéité technique.....	143