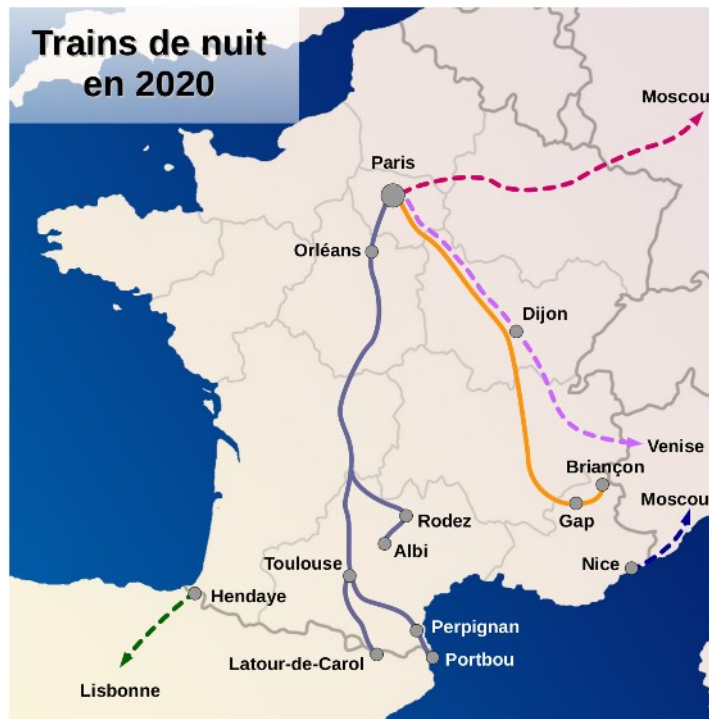


Trains de nuit en 2010



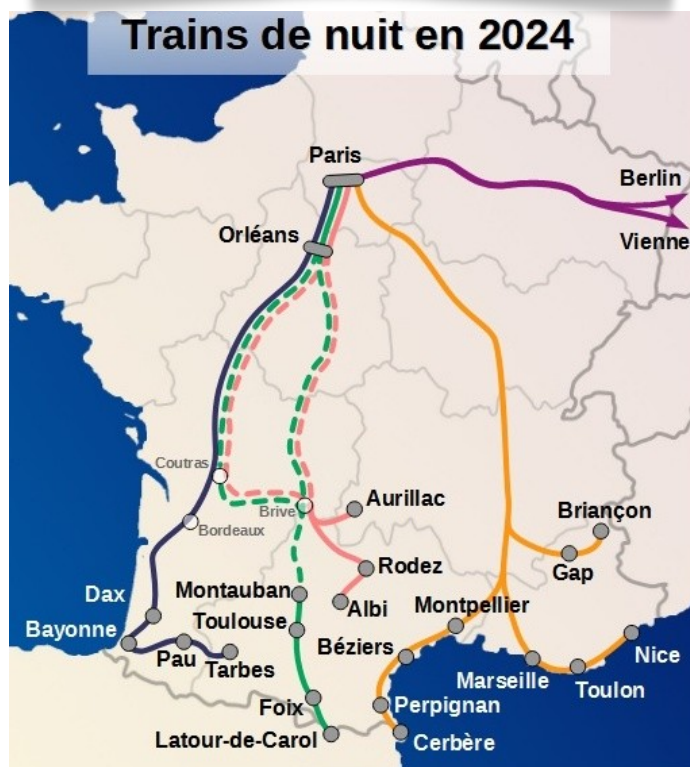
Trains de nuit en 2020



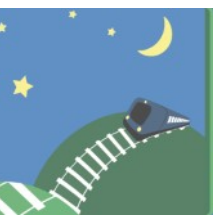
RELANCER 30 LIGNES DE TRAIN DE NUIT

Pour des trains directs
région-région
et région-Europe

Trains de nuit en 2024



Une
mobilité
d'avenir
pour 2030



OUI
au train
de nuit !

8 ans de mobilisations et de nombreuses victoires

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

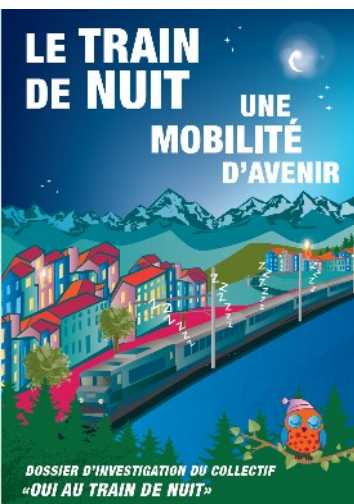
2019 : OuitdN appelle à construire **600** voitures
pour relancer **30** trains de nuit

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

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



207 000 signataires de la pétition 2016
50 000 signataires de la pétition 2023
sur agir.greenvoice.fr/p/ouitdn



LIRE NOS DOSSIERS D'INVESTIGATION :

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

Contact :

Ouitdn-contact@framalistes.org
ouiautraindenuit.wordpress.com
twitter.com/ouiautraindnuir

1) L'État oublie les liaisons région ↔ région

Le train de jour sur les transversales ?

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

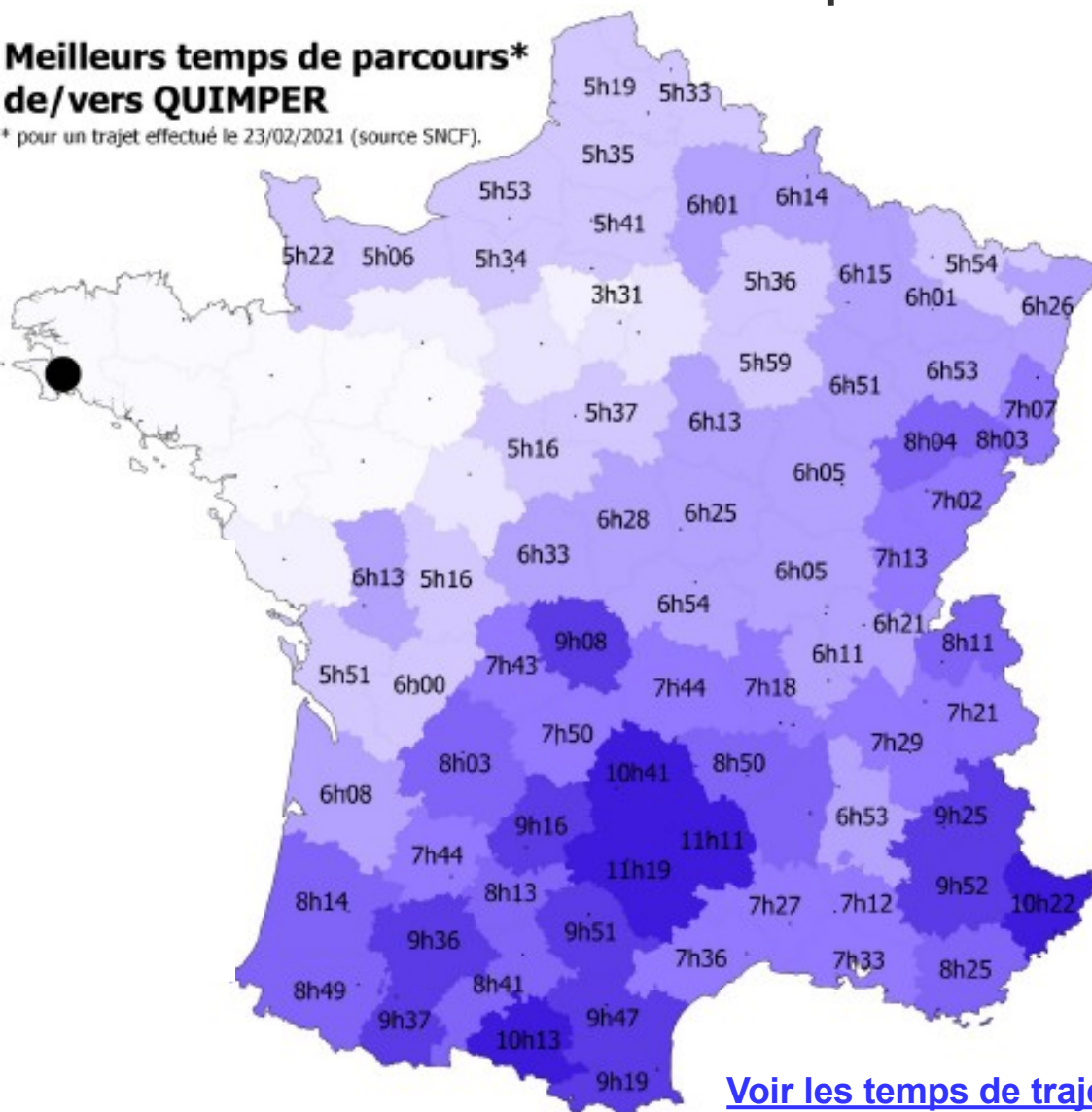
Carlos Muñoz, PDG de Volotea Airlines :
« *Tout le plan de transport [public], ferroviaire ou aérien, relie à Paris.*
Or **75 % des Français vivent ailleurs**
et sont sous-connectés entre eux ! »

3

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

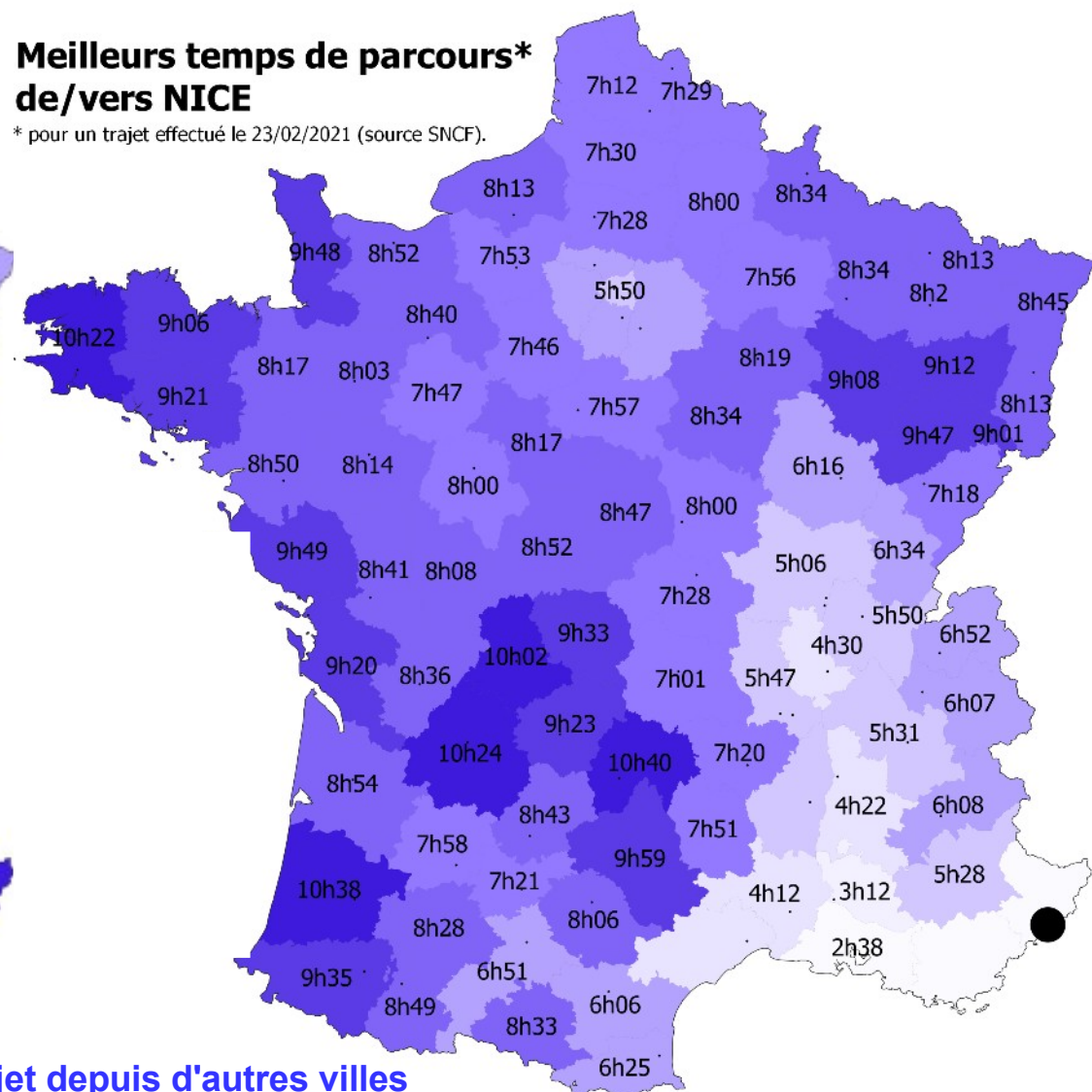
Meilleurs temps de parcours* de/vers QUIMPER

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



Meilleurs temps de parcours* de/vers NICE

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

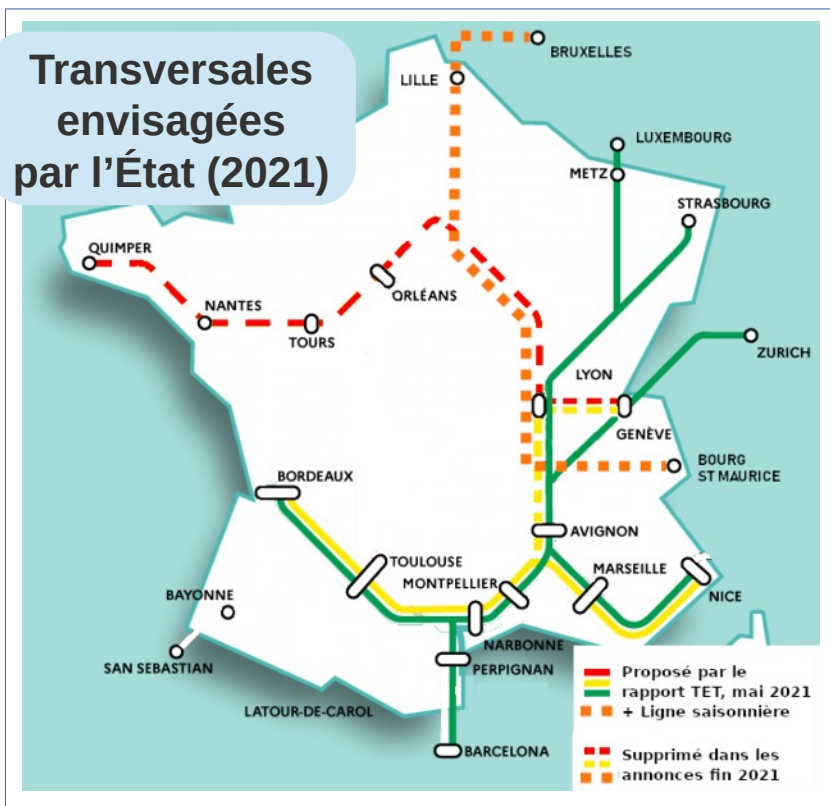


[Voir les temps de trajet depuis d'autres villes](#)



Créer des transversales

Transversales envisagées par l'État (2021)



Pourquoi ajouter des transversales :

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

3 bénéfices :

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

Proposition
OuiTdN

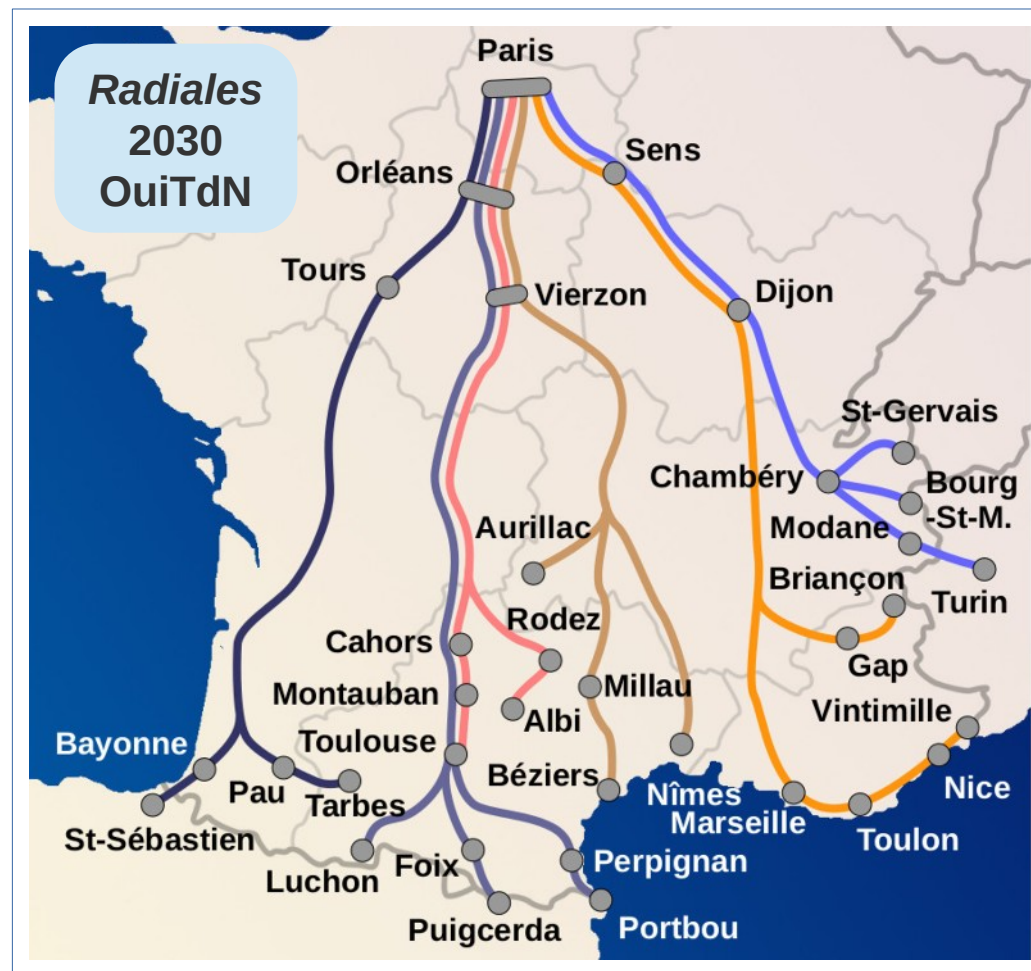
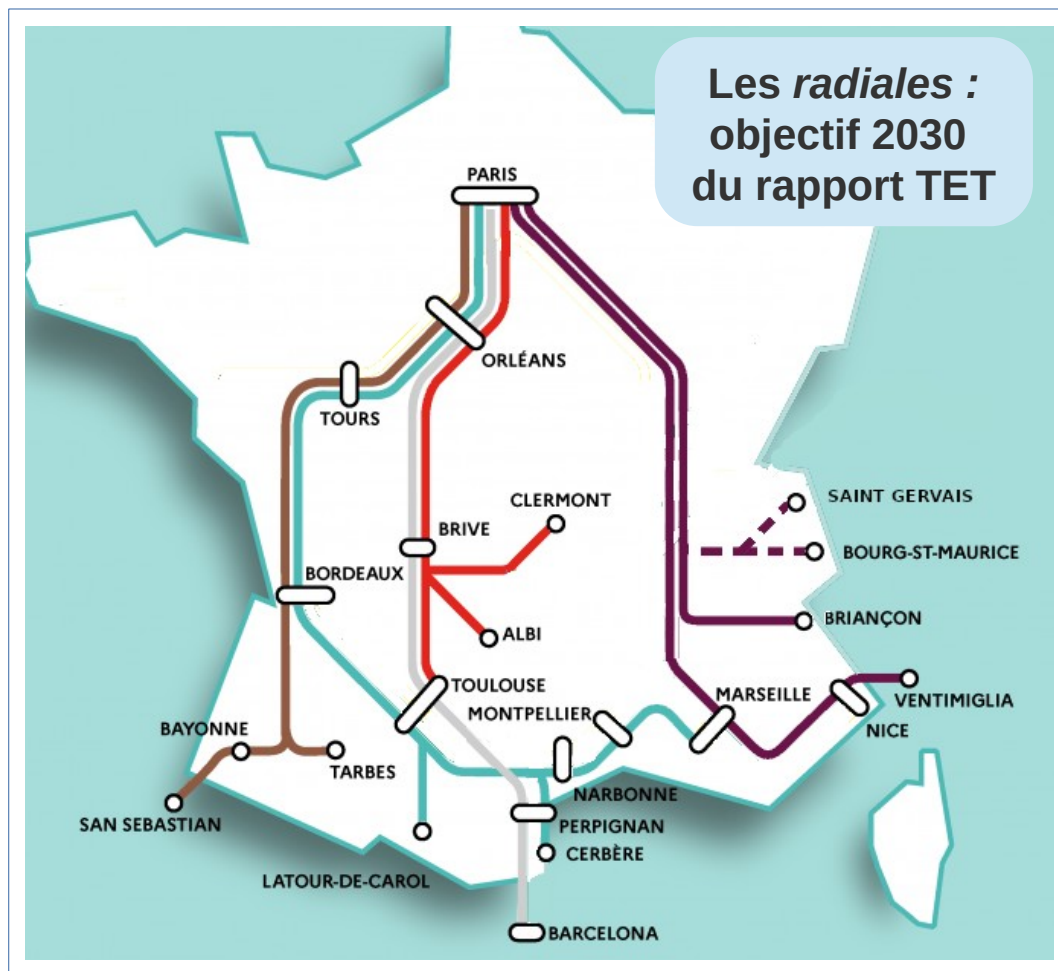
Vision 2030 des lignes de nuit transversales





L'État relance uniquement les *radiales* depuis Paris

5



Relancer d'autres *radiales* :

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

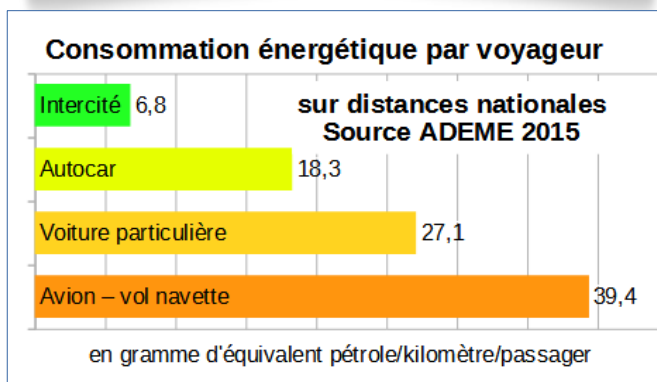


2) Le train de nuit demande moins de subventions que l'avion « vert » ou la voiture électrique

6

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

Le prix de l'énergie est instable depuis 2008 :



L'avion est la mobilité la plus énergivore



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

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



S'émanciper de la dépendance aux mobilités énergivores

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

→ **Le train de nuit demande moins de subventions que la voiture électrique !**
(en €/Tonne CO₂ évitée)



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

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

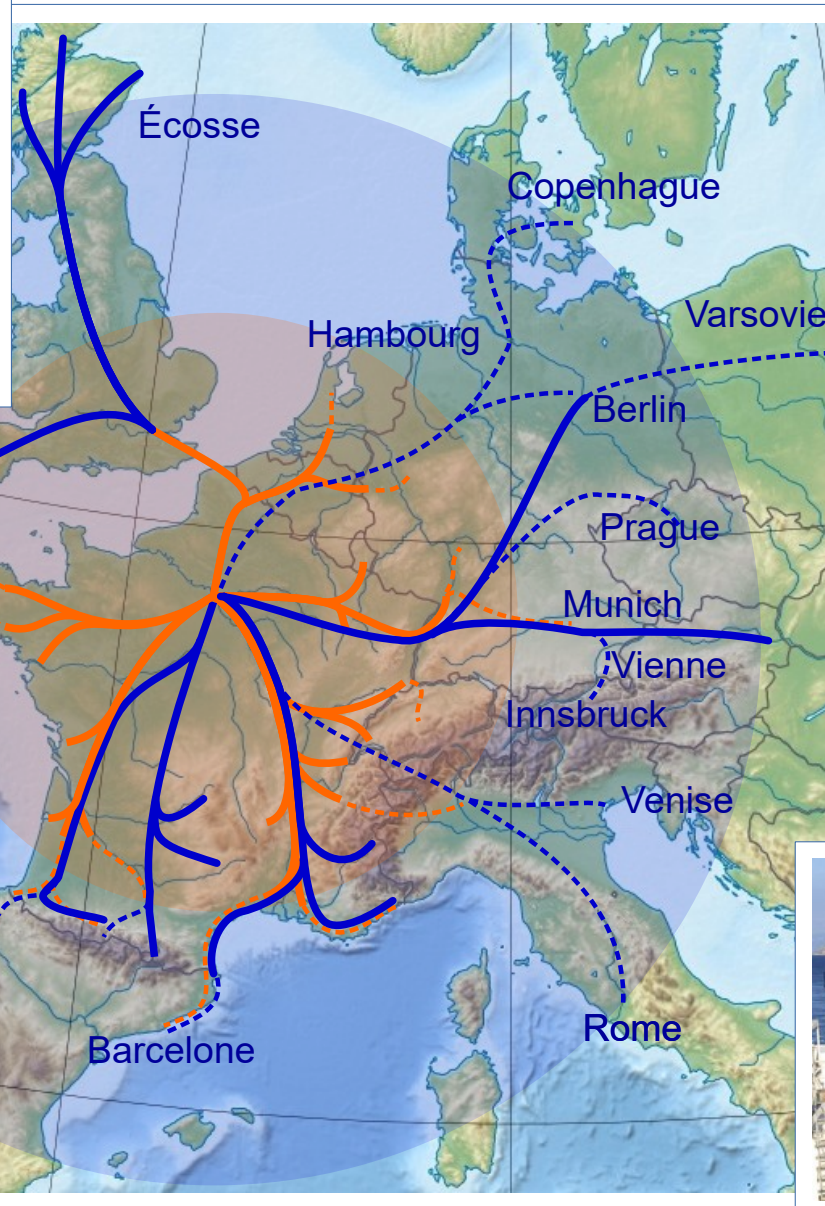
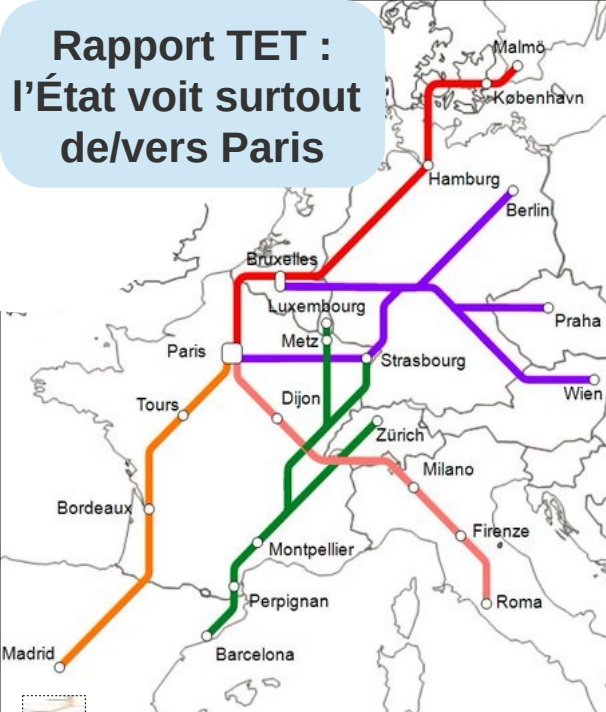
Évitons les situations de blocage par manque d'alternatives :

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



L'unique mobilité terrestre confortable pour 1000 à 1500 km

7



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

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

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

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

→ Un potentiel de

100 millions de passagers

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

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

+ Compléter l'offre avec le « **train + ferry** »
Le train monte sur le bateau pour la Sicile :





Découvrir d'autres destinations

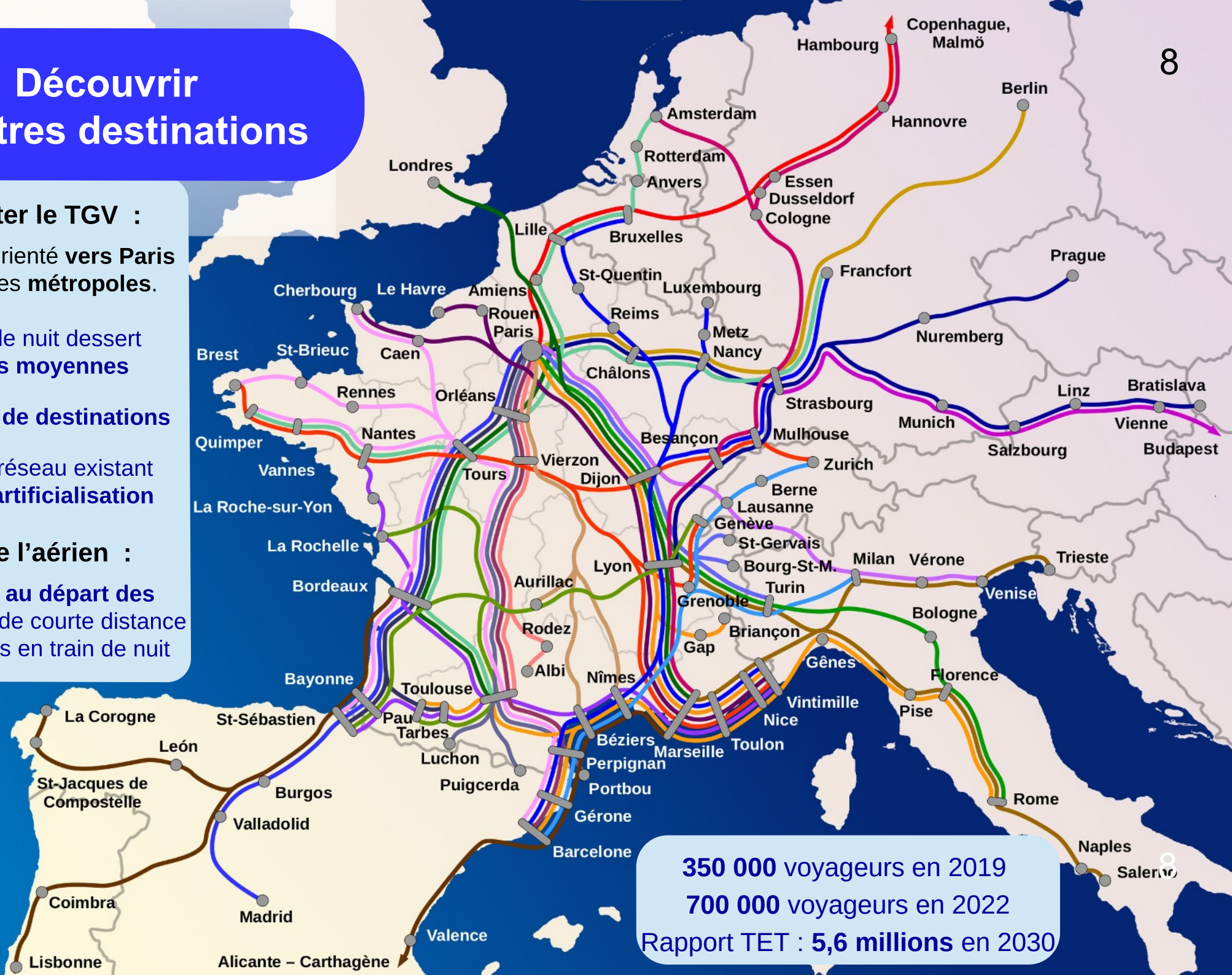
Compléter le TGV :

Le TGV est orienté **vers Paris**
et dessert les **métropoles**.

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

Réduire l'aérien :

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



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

3) Commander 600 voitures, avec une option à 1200

AUGMENTER L'AMBITION

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

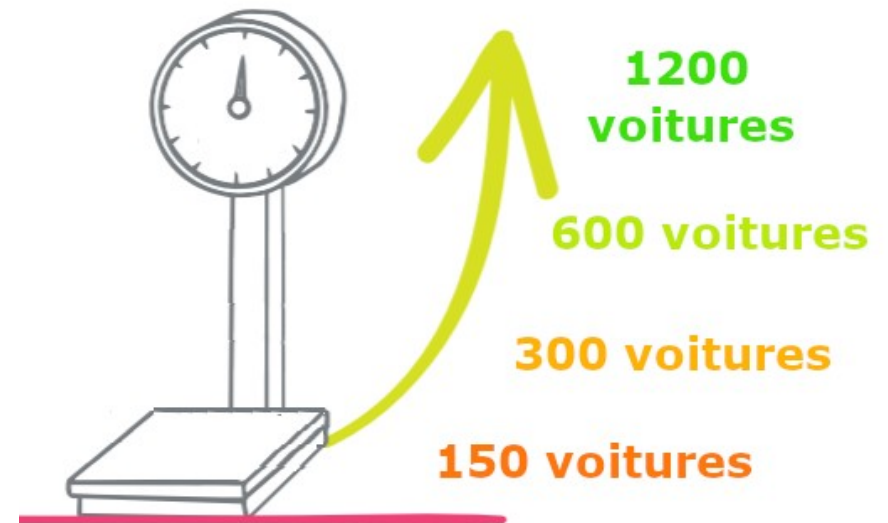
27 NOV. 2022 Le chef de l'État annonce **300** voitures

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

DEPUIS 2020 Pénurie de voitures-couche dans toute l'Europe

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

→ Une commande importante **intéresse davantage l'industrie** et réduit les coûts.



Acquisition directe ou PPP ?

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

→ Les intermédiaires augmentent le coût

→ Visons une **RoSCo publique** :

Eurofima œuvre déjà au niveau européen depuis 1956 !



Urgent : construire des **Voitures-lits** pour que la classe affaire utilise le train de nuit

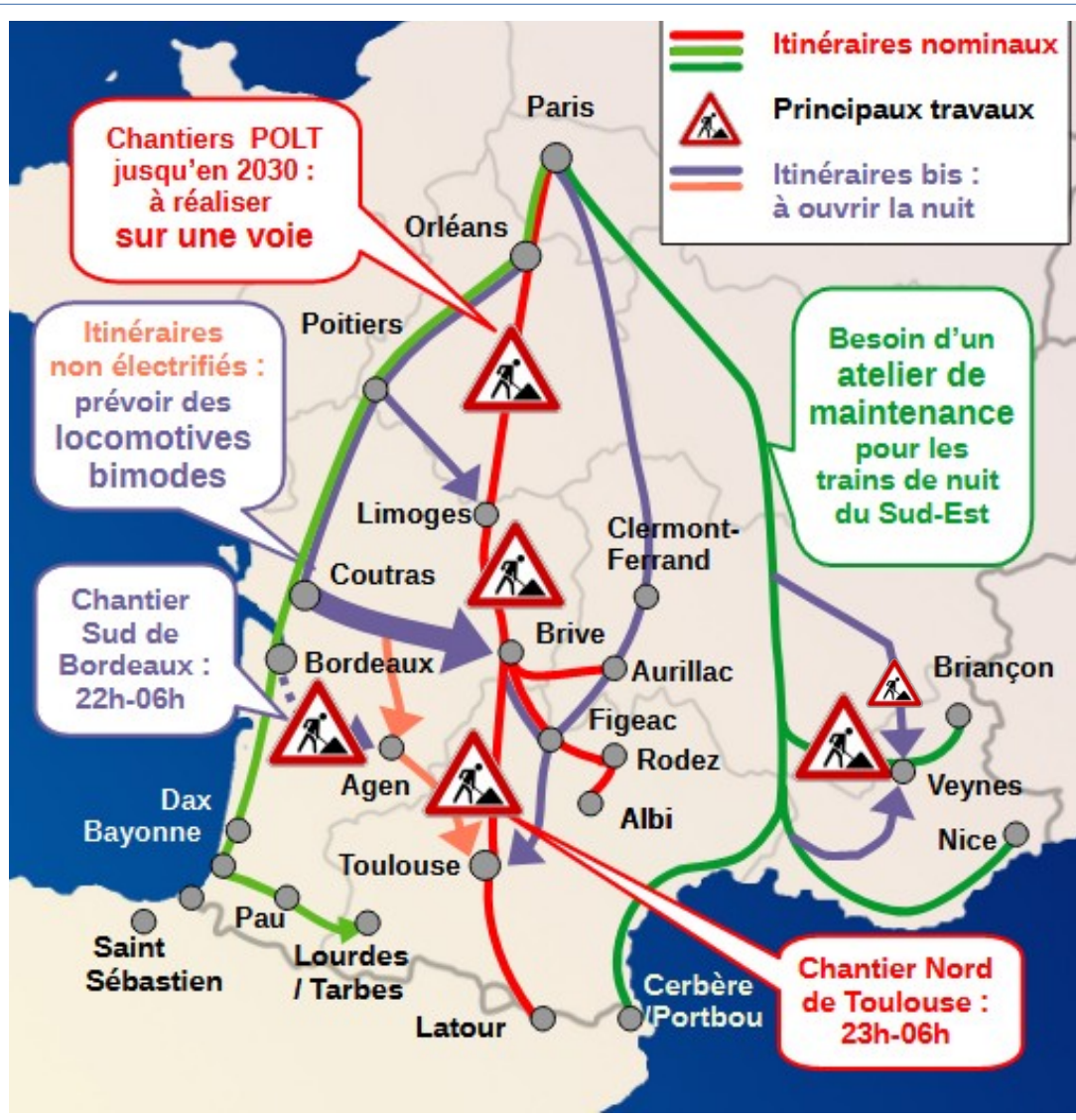
+ Accessibilité PMR



4) Donner les moyens à SNCF Réseau d'organiser les travaux autrement

10

Risque de fortes perturbations pour travaux
sur la décennie 2024-2033 :



Actions pour fiabiliser les trains de nuit :

✓ **Planifier** le budget SNCF Réseau sur 10 ans

✓ **Sécuriser** des itinéraires bis

✓ **Réaliser** les travaux sur une voie

✓ **Acquérir** des locos bimodes et continuer à électrifier les voies ferrées

✓ **Autres actions :**

→ prolonger le Aurillac vers **Mende** ou **Millau**

→ rendre le Cerdère-Portbou **quotidien**

→ **débloquer les frontières** (Portbou, Irun, Vintimille)

*Bénéfique
pour tous
les trains !*



Redonner la priorité au réseau ferré classique

Le train de nuit est l'activité la plus difficile à produire :
Il oblige à améliorer l'ensemble de l'écosystème ferroviaire

4 projets convergents :

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

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

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

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





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

