

LE TRAIN DE NUIT

UNE
MOBILITÉ
D'AVENIR



DOSSIER D'INVESTIGATION DU COLLECTIF
«OUI AU TRAIN DE NUIT»

Le train de nuit, une mobilité du futur

Après plusieurs décennies de sous-investissement, la plupart des Trains de Nuit (TdN) français ont été démantelés en 2016-2017. L'État et la SNCF ont à cette occasion répété des prétextes, contredits depuis, autour du taux d'occupation – qui finalement s'avère honorable – et d'un « déficit » – qui, selon les rares chiffres disponibles, est pourtant inférieur par voyageur*km à celui des TER et des Intercités de jour. D'importantes zones d'ombres existent, et une contre-expertise apparaît nécessaire pour mettre en lumière le potentiel des TdN. Ils présentent des avantages remarquables :

- **Gagner une demi-journée** : le « *saut de nuit* » permet de parcourir plus de **1000 km en arrivant tôt** le matin et en profitant de la journée entière à destination. « *Avec le train de nuit on traverse la France en une heure : ½ h pour s'endormir, et ½ h pour se réveiller !* ».
- **Un réseau multidirectionnel** : le réseau des Lignes à Grande Vitesse (LGV), en étoile, connecte surtout les métropoles régionales à Paris. Le TdN permet de desservir de nombreuses villes moyennes, pour les connecter à Paris, mais pas seulement : grâce aux **liaisons transversales en TdN**, les régions distantes les unes des autres pourront retrouver enfin des connexions **directes et efficaces**.
- **Reconnecter le Sud dans l'Hexagone** : Paris est excentrée au nord de l'Hexagone. Ce n'est donc pas une *plateforme de correspondances* adaptée pour la moitié Sud. Passer par Paris rajoute un détour et un surcoût important, avec des temps de trajet de jour qui peuvent dépasser de 5 à 10 heures. Aujourd'hui, avec la régression des Intercités transversaux, de vastes zones de l'Hexagone sont considérées inaccessibles en train par de nombreux habitants du Sud.
- **Un mode sobre en financements publics** : la plupart des mobilités ont besoin de subventions, en particulier les routes et les aéroports des villes moyennes. Par contraste, la relance d'un réseau TdN intra-européen par l'Autriche a permis de montrer qu'en améliorant la qualité de service, les TdN peuvent atteindre l'autofinancement. Des subventions resteront nécessaires pour l'aménagement du territoire. En France, la comptabilité obscure du groupe SNCF et des surcoûts injustifiés ont été dénoncés.
- **Un mode compatible avec le climat** : peu énergivore, le TdN permet de reporter des déplacements aériens et routiers sur le rail. Ce *report modal* par le TdN a l'avantage d'être beaucoup moins onéreux que les grands projets de LGV. Il est aussi plus rapide à mettre en place. Autre avantage, le TdN maximise l'usage des infrastructures existantes et évite ainsi d'artificialiser des surfaces par la construction de nouvelles infrastructures.
- **Une mobilité à l'échelle européenne : le TdN va deux fois plus loin que le TGV**. Le TdN est idéal pour des distances de 500 à 1500 km, alors que le TGV est bien adapté aux distances de 250 à 750 km. Le TdN a donc un potentiel sous-exploité pour les liaisons intraeuropéennes. Déjà l'Autriche, la Russie, la Finlande, le Royaume-Uni et la Suède relancent ou modernisent des réseaux TdN nationaux ou intraeuropéens. La Suisse et les Pays-Bas s'impliquent à leur tour. La France a un rôle central à jouer pour le retour des TdN en Europe de l'Ouest.

Au 20ème siècle plusieurs modes de transports aussi pertinents que le tramway ou le vélo ont eux aussi disparu après des décennies de désintérêt et de désinvestissement. Désormais leur retour est plébiscité, mais il est long et coûteux à mettre en place. Aujourd'hui ne négligeons pas la solution TdN avec la même légèreté. Pour l'eurodéputé Jakob Dalunde, « *nous sommes à l'aube d'une renaissance pour les TdN* » en Europe. Alors avançons sans délais dans la transition dans les mobilités longues distances. Le changement climatique, lui, n'attend pas...

Résumé des propositions

Réinventer les TdN

- ✓ **Redéployer les TdN**, pour
 - (1) **désenclaver** les territoires et les villes moyennes pour des liaisons de plus de 500 km ;
 - (2) offrir une connexion de plus **là où le TGV prend plus de 3 heures** (plus de 700 km), pour permettre d'arriver tôt et partir en soirée ;
 - (3) créer les **liaisons transversales** entre les régions éloignées ;
 - (4) intégrer les villes françaises dans l'Europe par des **liaisons intraeuropéennes**.
- ✓ **Financer les TdN comme mobilité *longue distance* pour le report modal de l'avion et la route sur le rail afin de lutter contre le changement climatique.**
- ✓ Accorder la **priorité à la régénération et la modernisation des voies ferrées existantes**, incluant les « petites lignes » (dont celles utilisées par les TdN), par rapport aux projets routiers, aéroportuaires et de Lignes Nouvelles ferroviaires.
- ✓ **Améliorer la compatibilité des réseaux ferrés européens aux frontières**, en terme de signalisation, électrification et traction.
- ✓ **Relancer les TdN en service public**, à travers une stratégie active de l'État. Promouvoir la **coopération entre les opérateurs européens** pour créer un réseau TdN intraeuropéen.
- ✓ **Transparence : publier les données** sur les TdN afin de clarifier les zones d'ombre et d'encourager les acteurs à relancer le service.

Donner une place à chaque mobilité pour la transition énergétique

- ✓ **Déployer une fiscalité écologique** en augmentant les contributions de la route et de l'aviation et en réduisant leurs exonérations fiscales, suivant le principe « pollueur payeur ».
- ✓ **Flécher les produits de la fiscalité sur l'aérien pour financer l'alternative TdN** : la taxe gagne à être réinvestie pour proposer aux consommateurs des alternatives vertueuses afin qu'ils ne se sentent pas piégés d'un service dont le prix augmente.
- ✓ Proposer **une tarification incitative pour tous, inclusive des voyageurs occasionnels**, pour les TdN, trains classiques et TER « **au prix du covoiturage** » (autour de 7 € / 100km / passager). L'objectif est d'afficher que le rail est moins onéreux que l'avion et la route, en cohérence avec leurs impacts environnementaux respectifs.

Objectifs

- ✓ dès 2020-2022 : résorber les dysfonctionnements, rénover le matériel roulant et optimiser les lignes existantes.
- ✓ d'ici 2025 : mettre en service de nouvelles lignes, en particulier sur les transversales et les liaisons intraeuropéennes, grâce à une commande de matériel neuf.
- ✓ d'ici 2030 : 1,5 milliard d'euros d'investissements sur la décennie pour créer environ 15 lignes nouvelles nationales et 15 lignes intra-européennes.

Cette investigation suit son cours : appel à participation !

Vous qui lisez ce document, nous sommes preneurs de votre retour :

- Vérifiez sur <https://ouiautraindenuit.wordpress.com/> que cette version est bien la dernière disponible.
- Envoyez-nous vos objections, difficultés de compréhension, mais aussi les lourdeurs, redites, etc.
- Nous sommes preneurs d'informations complémentaires, et nous cherchons des personnes pour participer aux recherches.

Contactez-nous : [ouiautraindenuit @ laposte.net](mailto:ouiautraindenuit@laposte.net)

Table des matières

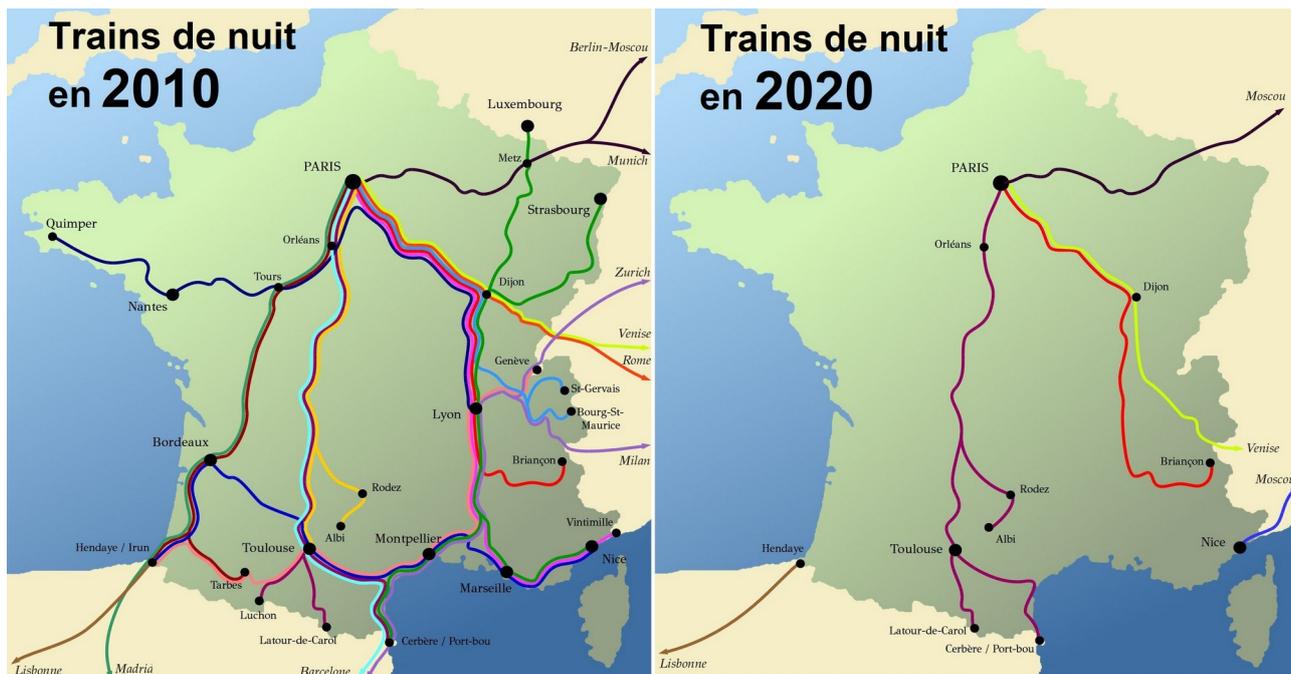
1. Les trains de nuit, du démantèlement à la renaissance.....	6
2. État des lieux : les trains de nuit sont négligés depuis des décennies.....	7
2.1/ Un train trop souvent « déprogrammé » avec des « annulations masquées ».....	7
2.2/ Période 2012-2017 : mises en vente tardives, parfois 2 semaines avant le départ.....	8
2.3/ Des bugs <i>Oui.sncf</i> qui font « disparaître » les trains de nuit.....	10
2.4/ « <i>Rabattre la clientèle vers les TGV</i> »... alors que l'offre de jour n'est pas adaptée.....	10
Le périmètre d'action des TGV a trop longtemps été surestimé.....	11
2.5/ Des correspondances absurdes aux frontières et avec les TER.....	12
2.6/ Manque de matériel roulant.....	13
2.7/ Le sous-investissement pour les voies classiques.....	13
2.8/ Le groupe SNCF a-t-il « sabordé » l'activité train de nuit ?.....	14
3. « <i>Dépassés, déficitaires et vides</i> » : les prétextes masquent un potentiel exceptionnel.....	15
3.1/ Comment la DB a truqué les chiffres de ses trains de nuit pour les démanteler.....	15
3.2/ « Trop lent » ? Comme le lièvre et la tortue, l'optimisation du temps peut passer par la lenteur.....	16
3.3/ Les taux d'occupation sont bons mais l'État voit des trains « vides ».....	18
3.4/ Le TdN est plébiscité par ses usagers, mais l'État affirme qu'il ne répond plus aux besoins.....	19
3.5/ Le TdN est l'un des trains qui s'autofinance le mieux, mais l'État déclare le coût insupportable.....	20
3.6/ « Dépassé », vraiment ? un précédent : la renaissance du tramway.....	21
3.7/ Nouvelles critiques en 2019 : « faiblement capacitaire », marché de « niche ».....	22
3.8/ En résumé « quand on veut tuer son chien, on dit qu'il a la rage ».....	23
4. Quelle mobilité longue-distance pour préserver l'environnement ?.....	23
4.1/ Imaginer le report de l'avion sur le train de nuit.....	25
4.2/ Réexaminer le bilan écologique de la Grande Vitesse.....	27
4.3/ Pour plus de 500 km l'autocar manque de confort.....	30
4.4/ Le TdN est plus attractif que l'Intercité de jour pour les distances de 800 km et plus.....	31
4.5/ L'avenir des transports : hyper-mobilité ou changements de comportement ?.....	31
5. Comment financer une nouvelle génération de trains de nuit ?.....	34
5.1/ Une vraie-fausse découverte : les mobilités sont un coût pour le contribuable.....	34
5.2/ Évaluer et inclure les coûts externes.....	34
5.3/ Quel investissement pour le matériel roulant TdN du futur ?.....	37
Besoin de locomotives.....	37
Rénover les voitures Corail.....	37
Un parc européen insuffisant pour la location de voitures.....	38
Au moment de relancer, l'Espagne, la Belgique et la France abandonnent leur matériel.....	39
Commander des voitures neuves.....	39
5.4/ Quels besoins de financement pour le fonctionnement des TdN ?.....	41
Améliorer la qualité de service pour avancer vers l'autofinancement.....	42
Dénoncer les surcoûts affectés à l'activité TdN.....	42
5.5/ Pour une fiscalité pollueur-payeur qui finance les mobilités vertueuses.....	43
5.6/ Une intox : « l'aérien supporte beaucoup de taxes ».....	43
5.7/ Lancer une éco-redevance sur l'aviation pour financer le TdN.....	45
5.8/ Désinvestir des activités polluantes pour financer les mobilités écologiques.....	46
6. Inventer le train de nuit du futur.....	47
6.1/ Sur les trajets de plus de 700 km, le TdN complète avantageusement le TGV.....	47
6.2/ Le TdN réduit les fractures géographiques et sociales.....	47
Le TdN dynamise les villes moyennes et les territoires ruraux.....	47
Le TdN est un train pour tous !.....	49
Le TdN est un train pour tous les usages et non pas uniquement pour le tourisme.....	49
6.3/ Les transversales longues sont idéales en TdN.....	50
6.4/ Le TdN permet des liaisons intra-européennes de 500 à 1500 km !.....	53
6.5/ En Europe la renaissance des TdN s'accélère.....	55
6.6/ Traverser l'Europe avec l'offre TdN+TGV : parcourir 2000 km et plus.....	60
6.7/ Un futur matériel roulant européen ?.....	61
6.8/ Vision 2030 : 15 millions de passagers dans les TdN !.....	63
6.9/ Jalons d'ici 2025 : premières relances de TdN transversaux, radiaux et intraeuropéens.....	64
Plusieurs TdN entre Paris et le Sud-Ouest.....	64
6.10/ Pour 2020 : premières améliorations.....	65
6.11 Relancer les auto-trains.....	65
7. Relancer l'activité la plus complexe obligera à résoudre les nombreux dysfonctionnements du ferroviaire.....	67
7.1/ Mobiliser SNCF Réseau pour des sillons nocturnes de qualité.....	67
7.2/ MaaS : confier l'information voyageur et la vente à SNCF Réseau.....	69
Pistes pour améliorer l'information TdN sur <i>Oui.sncf</i>	69
<i>Oui.sncf</i> paramètre-t-il des biais commerciaux pour favoriser les TGV ?.....	70

7.3/ Impliquer Gares & Connexions et les technicentres.....	71
7.4/ Les voitures tractés sont l'avenir, mais l'État et la SNCF ne commandent que des automotrices.....	72
7.5/ Motiver SNCF Mobilités.....	72
7.6/ Coopérer entre compagnies européennes pour les TdN.....	73
7.7/ Sortir les petites directions SNCF de l'impuissance.....	74
8. Mobiliser les acteurs.....	74
8.1/ L'Union Européenne.....	74
8.2 / L'État.....	75
Étudier le potentiel des TdN.....	75
Motiver les acteurs.....	76
Comment financer les TdN et construire un modèle économique ?.....	77
Qui finance les TdN ? Cesser de se renvoyer la balle.....	78
8.3/ Action parlementaire.....	78
8.4/ Ministère de l'Intérieur : la police aux frontières est discriminante pour les TdN.....	79
8.5/ Les Régions et collectivités locales : préférer le TdN à l'avion et aux projets LGV incertains.....	80
8.6/ Les acteurs du tourisme et les décideurs locaux.....	81
8.7/ Appel à l'action citoyenne.....	82
9. La presse en parle.....	83
Rapports et études constructives.....	83
10. Qui sommes-nous ?.....	84
Annexe A. L'aviation hors-jeu sur le climat et les enjeux du 21ème siècle.....	86
A.1/ Le secteur aérien invente un accord qui proscrie les réglementations nationales pour le climat.....	86
(1) L'aviation revendique une croissance infinie de ses émissions de GES.....	86
(2) Les « compensations » : une usine à gaz pour éviter le plafonnement des émissions.....	87
(3) Des agrocarburants controversés.....	88
(4) L'espoir dans les « ruptures technologiques » ralentit l'action pour le climat.....	88
A.2/ L'avion atteint son apogée ?.....	89
Anticiper une bulle de l'aviation : aider le secteur à atterrir.....	91
A.3/ Agir sur les subventions et la fiscalité pour promouvoir le changement culturel #flygskam.....	91
Annexe B. Une vision pour 2030 : sortir de l'hypermobilité pour réussir la réduction des déplacements.....	92
B.1/ Effets d'annonces et surabondantes levées de fonds pour les start-up de la mobilité.....	92
B.2/ Promouvoir encore la voiture (électrique, autonome...) ou investir pour en sortir.....	93
B.3/ Le choix de la sobriété : réduire les besoins de déplacements.....	95
B.4/ Planifier la réduction des transports avec les entreprises, salariés et syndicats.....	95
B.5/ Neufs actions pour promouvoir la réduction des déplacements sans être liberticide.....	97
Annexe C. La pression des lobbies amène de mauvais choix de transports.....	98
Annexe D. Sortir du « tout-TGV » redonne une place aux TdN.....	99
D.1/ Un emballement pour la Grande Vitesse.....	99
D.2/ La course au « toujours plus vite » touche aussi à sa fin.....	101
D.3/ Les LGV desservent mal les villes moyennes.....	101
D.4/ Des liaisons transversales « oubliées ».....	102
D.5/ Paris est un mauvais « hub » LGV pour le Sud.....	102
D.6/ Des liaisons intraeuropéennes et nationales supérieures à 700 km hors de portée par TGV.....	102
D.7/ Les voyageurs recherchent des billets moins chers plutôt que de « gagner une heure ».....	103
D.8/ Créer des Lignes Nouvelles « zéro artificialisation nette » ?.....	103
D.9/ Jeu d'acteurs : une superposition de comportements pro-LGV inappropriés.....	103
Annexe E. Manifeste pour les « trains lents ».....	104
E.1/ Rendre le train « lent » compétitif en prix par rapport à la route.....	104
E.2/ Quelle tarification pour les trains lents ?.....	105
E.3/ Lever le frein à la valorisation des trains lents : cesser de favoriser commercialement les TGV.....	106
E.4 / Augmenter les fréquences et l'amplitude horaire pour mieux rentabiliser les lignes par le volume.....	106
E.5/ Financer les « petites lignes » pour conquérir les voyageurs de la route.....	107
E.6 / Résumé des propositions pour dynamiser les lignes.....	107
Annexe F. Sortir le ferroviaire des conflits idéologiques.....	108
F.1/ L'intervention de l'État est nécessaire pour le ferroviaire et les lignes de nuit.....	108
F.2/ Les capitaux privés s'aventurent peu sur le rail : les entreprises publiques conservent le rôle principal....	110
L'UE autorise le changement de modèle.....	110
F.3/ L'argent public investi à l'étranger porte atteinte au ferroviaire national ?.....	111
Le ferroviaire national est une vache à lait pour financer l'international ?.....	112
Inverser les priorités : sortir de l'optimisation financière et recentrer sur le ferroviaire national.....	112
F.4/ Le ferroviaire : un secteur adapté à une gestion unifiée.....	113
Réunifier le ferroviaire en intégrant les activités dans SNCF Réseau ?.....	114
La concurrence peut motiver SNCF Mobilités ou au contraire faciliter son désengagement.....	114
F.5/ Réinternaliser des travaux et des métiers.....	115
F.6/ Créer de l'emploi tout en réduisant les coûts.....	116
F.7/ Vers un management plus décentralisé.....	117

1. Les trains de nuit, du démantèlement à la renaissance

Le nombre de Trains de Nuit (TdN) a fortement régressé entre 2000 et 2020. En 2015, l'État s'est désengagé plus encore et il a contraint les Régions à reprendre – contre financement – une grande partie des trains Intercités de jour (ICJ)¹. La plupart des TdN ont quant à eux été abandonnés malgré la mobilisation des usagers et des élus². 6 Intercités de Nuit circulaient en 2016. En 2019 il n'en reste que deux : Paris-Rodez/Latour-de-Carol/Portbou et Paris-Briançon.

Toutefois, la relance et la modernisation des TdN est une tendance montante en Europe³. La France ne fait pas non plus exception : la mobilisation des élus, des cheminots, des usagers et un cofinancement de la Région Occitanie a permis la renaissance de la branche Paris-Portbou en juillet 2017⁴, 6 mois après son démantèlement.



Le démantèlement des TdN a été rapide au cours la décennie 2010

En septembre 2018, Elisabeth Borne (alors ministre des Transports, puis, à partir de 2019, ministre de la Transition Écologique et Solidaire) a effectué un voyage en TdN à l'occasion duquel elle a annoncé un financement de 30 millions d'euros (30 M€) pour la rénovation des voitures couchettes⁵. En 2019, la mobilisation des parlementaires à l'occasion de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) a engagé le gouvernement à étudier le développement de nouvelles lignes de nuit avant le 30 juin 2020⁶. Elisabeth Borne a ainsi déclaré « je partage l'objectif de dynamiser l'offre de train de nuit qui est aujourd'hui trop réduite en France »⁷, et « je suis persuadée qu'on pourrait avoir beaucoup d'autres liaisons »⁸. La rapporteuse de la loi, Bérangère Abba résume les débats : « pour des raisons évidentes et d'impact environnemental et de désenclavement ces trains de nuit ont toute leur pertinence. »⁹ Pour le Secrétaire d'État aux transports Jean-Baptiste Djebbari « l'impératif écologique fait émerger de nouvelles

1 Lionel Steinmann, [La révolution discrète des trains Intercités](#), *Les Echos*, 26 déc. 2016 ; Florence Guernalec, « [TET : l'exécutif vise une réduction drastique du déficit d'exploitation](#) », *Mobilicités*, 12 janv. 2017 ; Secrétariat d'État aux Transports, « [Un nouvel avenir pour les Trains d'Équilibre du Territoire](#) », 12 janv. 2017

2 « [19 élus défendent le train de nuit](#) », 16 sept. 2016 ; [Le maire de Toulouse et 18 élus locaux demandent le maintien des trains de nuit](#), *Actu Toulouse*, 21 sept. 2016 ; Julien Estrangin, « [Train de nuit: la Région met un coup de pression](#) » *Le Dauphiné*, 1er oct. 2016 ;

3 Par exemple : Christian Schwägerl, [Vu d'Allemagne. Plaidoyer pour la renaissance des trains de nuit](#), *Courrier International*, 4 janv. 2020 ; [Les trains de nuit entre Bruxelles et Vienne devraient rouler dès la mi-janvier](#), *RTBF*, 23 oct. 2019 ; Peter Neumann, [De nouveaux trains de nuit entre Berlin et Vienne, Budapest et Cracovie](#), *Berliner Zeitung*, 9 juillet 2018

4 L'accord État-Région inclut un cofinancement de la Région Occitanie à hauteur de 1,45 M€/an. Lire : AFP, [Pyrénées-Orientales : le retour en fanfare du train de nuit Paris-Cerbère](#), *France 3 Occitanie*, 8 juil. 2017 ; [Célébration ferroviaire en gare de Portbou](#), *L'Indépendant*, 10 juil. 2017 ; Jean-Luc Gibelin, [TET Aubrac et Cerbère, une perspective !](#), *Région Occitanie*, 12 juil. 2018

5 [Paris-Briançon : un plan de 30 millions d'euros pour la rénovation des rames du Paris-Briançon](#), *Alpes1*, 22 sept. 2018

6 [Trains de nuit : la Palombe bleue Paris-Tarbes / Irun de retour ?](#), *Sud Ouest*, 19 juin 2019

7 [\[Video\] Réponse d'Elisabeth Borne à l'Amendement CD503](#), Commission DDAT, Assemblée Nationale, séance 21h30, 20 mai 2019 (minute 1'50") ; ou [\[Compte-rendu écrit n°60\]](#).

8 [Réponse d'Elisabeth Borne à l'amendement 2627](#), Assemblée Nationale, 13 juin 2019 (minute 18").

9 [Discussion sur l'amendement 465. Débat sur la Loi d'Orientation des Mobilités](#), Assemblée Nationale, 5 sept. 2019 [vidéo minute 6']

perspectives économiques pour les trains de nuit. Les chiffres de fréquentation de l'année 2019 nous encouragent d'ailleurs dans cette voie, notamment chez nos voisins européens où le train de nuit connaît parfois, et même souvent, un franc succès.[...] Le train de nuit constitue non seulement une offre de transport nécessaire pour répondre à des enjeux forts d'aménagement du territoire, du fait de l'absence d'alternatives, mais aussi une offre écologique et sociale pour voyager sur de longues distances. »¹⁰

Le 22 septembre 2018, Élisabeth Borne se rend en TdN au congrès des maires ruraux où elle a déclaré « Oui, les trains de nuit ont de l'avenir ! »¹¹.

Durant les années de déclin, les usagers des trains de nuit ont été en première ligne pour observer que, malgré la dégradation du service, les trains de nuit encore existants sont appréciés et fortement utilisés. Les déclarations de la SNCF et de l'État en 2015-2018 pour justifier le démantèlement du service ont été perçus comme des prétextes assez grossiers.



Le collectif « Oui au train de nuit » a donc mené l'enquête pour mettre en lumière une impressionnante somme de **dysfonctionnements** du service (Section 2). L'analyse des prétextes autour du « déficit supposé » et du « taux d'occupation » a montré que le TdN a paradoxalement un **potentiel inexploité** (Section 3). Le TdN répond aux besoins de **sobriété** énergétique (Section 4) et d'efficacité économique, ce qui ouvre des **pistes de financement** (Section 5). Les **TdN du futur**, modernisés, permettront de mieux desservir les villes moyennes, les liaisons transversales, les liaisons de plus de 500 à 700 km et les liaisons intra-européennes (Section 6). **Mobiliser le groupe SNCF** (Section 7) **et l'ensemble des acteurs** (Section 8) permettra la relance de l'activité. Les annexes A/ B/ et D/ montrent que les mobilités en compétition, aviation, start-up de la mobilité et LGV ont chacune leurs limites et qu'il s'ouvre une place pour les TdN dans le futur bouquet de mobilités. L'annexe C/ montre l'importance de contrebalancer le poids des lobbies pour faire avancer les choix des mobilités d'avenir. Les annexes E/ et F/ ouvrent des pistes pour le développement des « trains lents », et pour une évolution des modèles économiques ferroviaires.

2. État des lieux : les trains de nuit sont négligés depuis des décennies

Pour Élisabeth Borne, les TdN « sont une bonne solution pour l'accessibilité des territoires ». Elle a dénoncé à plusieurs reprises l'attitude de l'opérateur SNCF : sur « les services type auto-train et train de nuit [...] **SNCF mobilité n'[a] pas réellement démontré sa capacité, voire peut être sa volonté.** »¹². En août 2019 elle confirme : le TdN « n'a peut-être pas été assez une priorité de la SNCF. »¹³ Des élus et des usagers ont pour leur part dénoncé de nombreux dysfonctionnements ces dernières années. Petit tour d'horizon.

2.1/ Un train trop souvent « déprogrammé » avec des « annulations masquées »

Déjà en 2016 le député Joël Giraud a interrogé la ministre de l'Environnement d'alors, Mme Ségolène Royal, à propos du TdN Paris-Briançon : « il connaît de graves dysfonctionnements. Depuis le début de l'année, il a en effet été supprimé ou, pis, n'est même pas arrivé à destination une centaine de fois. Cela fait beaucoup ! » Mme Royal avait alors répondu que « le fonctionnement des trains de nuit est plus complexe, donc plus fragile que celui des trains de jour. Dès la signature en 2010 de la convention pour l'exploitation des TET [Trains d'Équilibre du Territoire, c'est-à-dire les trains Intercités], il a été décidé que les différents trains de nuit ne circuleraient pas les jours de grève. »¹⁴ On accuse souvent les grèves d'être responsable du mauvais service, mais pour le Député Joël Giraud « [quelle est] la différence entre un jour

¹⁰ Débat sur le thème, "Pour répondre à l'urgence climatique par le développement ferroviaire : promouvons les auto-trains et intercités de nuit", Sénat, 20 nov. 2019 (19h59'30") [[version texte](#)].

¹¹ [Elisabeth Borne](#), Twitter, 22 sept 2018

¹² [Elisabeth Borne](#), Assemblée Nationale, 2ème séance, 11 avril 2018 (minute 2h44')

¹³ J. Alimi, Christine Mateus et Vincent Vèrier, [Élisabeth Borne : «Je veux être la ministre des résultats»](#), Le Parisien, 3 août 2019

¹⁴ Les TdN sont de fait annulés même lorsque la grève ne concerne qu'une seule des régions traversées, et que le personnel est présent. Notons que les grèves ne sont pas la cause principale de la suppression des TdN. Assemblée Nationale, [Projet de loi de finances pour 2017](#), 2 nov. 2016

avec grève et un jour sans grève pour le train de nuit Paris Briançon ? Dans le 1er cas il ne part pas. Dans le 2ème il n'arrive pas. »¹⁵

Les graves dysfonctionnements sont observés aussi sur les autres lignes, par exemple dès 2003 pour le Massif Central¹⁶. En 2017, sur 223 circulations programmées du Paris-Tarbes-Irun, **un tiers a été annulé, déprogrammé ou n'est pas arrivé à destination**. Seules 127 sont effectivement arrivées avec moins de 15 min de retard (soit 57% des circulations). Ce sont donc **43% de trains qui sont perturbés**.¹⁷ La députée Béangère Abba a ainsi décrit « un service qui était exécuté à seulement 30% de journées prévues par les conventions d'après notre rapporteur Joël Giraud fin 2018 ».¹⁸

En 2015, l'UFC-Que Choisir a dénoncé **les annulations masquées** : « Quant aux annulations, un train supprimé la veille avant 16 heures disparaît des statistiques. »¹⁹ Le train est « déprogrammé », comme s'il n'avait jamais existé (c'est le cas aussi lors des grèves). En 2019, la Cour des Comptes confirme cette pratique : « SNCF Mobilités mesure certaines données de façon discutable. [...] SNCF Mobilités ne communique que la proportion de trains annulés après 17h, la veille du voyage : autrement dit, les trains déprogrammés avant la veille à 17h ne sont pas considérés comme annulés, alors que cela constitue bien une gêne pour le voyageur. »²⁰

Certains trains en retard disparaîtraient eux-aussi des statistiques sans que l'explication ait pu être identifiée.²¹ En conséquence, la réalité du mauvais fonctionnement des lignes n'apparaît pas dans les statistiques publiées par la SNCF²².

Les TdN ont souffert aussi d'une mauvaise qualité de service : absence de promotion commerciale ; allongements des trajets par des détours « temporaires » pour travaux, mais qui finalement s'avèrent définitifs²³ ; horaires mal adaptés (par exemple pour Toulouse et Perpignan) ; suppression d'arrêts ; réduction du nombre de voitures jusqu'à 3 seulement par destination pour Rodez et Latour-de-Carol²⁴, etc.

2.2/ Période 2012-2017 : mises en vente tardives, parfois 2 semaines avant le départ

En septembre 2017 les Nightjet de ÖBB, le Caledonian Sleeper (Londres-Ecosse) et les Alpen Express (liaisons Hollande-Alpes)²⁵ étaient ouverts à la vente pour l'hiver 2018.²⁶ Cela qui contraste avec les Intercités de nuit hexagonaux qui sortaient à la réservation parfois 15 jours avant le départ...

Les réservations pour les TGV ouvrent d'ordinaire 2 ou 3 mois à l'avance. Par contraste, sur la période 2012-2017, les trains de nuit étaient souvent invisibles à la vente jusqu'à 2 semaines avant la date de départ, sans aucune information donnée ni sur les horaires ni sur l'existence même de ces trains. Les voyageurs ne se voyaient alors proposer que le TGV et le bus²⁷.

Pourtant les voyageurs qui parcourent 800 km sont ceux qui réservent le plus à l'avance, souvent plusieurs mois à l'avance. En comparaison, l'aviation

Night train bookings open for winter 2018 (timetable starting 10 december 2017)	
✓	Nightjet (6 months ahead)
✓	Caledonian Sleeper (1 year)
✗	Intercités de Nuit (4 months)
✓	Thello (4 months)
✓	Alpen Express (winter season)
✓	ICE (6 months)
✓	Thalys/EuroStar (3 months)

<http://noordwestexpress.nl>

15 « Quelle est la différence entre un jour avec grève et un jour sans grève pour le train de nuit Paris Briançon? », J.Giraud, Alpes1, 6 Avril 2018

16 Disparition des trains de nuit à destination du Massif Central!, Cévennes Magazine n° 1212, 4 oct. 2003

17 Circulation de l'intercités de nuit la palombe bleue Paris-Tarbes-Irun en 2017, collectif « Oui au train de nuit », juil. 2017

18 Réponse de Mme Abba à l'amendement 2627. Débat sur la Loi Mobilités, Assemblée Nationale, 13 juin 2019 (minute 14')

19 L'enquête menée sur les TER serait à reproduire sur les TET : Olivier Razemon, La SNCF ruse-t-elle pour masquer les retards des trains?, Blog-Le Monde, 26 mai 2015 ; Jean-Michel Gradt, Retards des TER : l'UFC-Que Choisir conteste les chiffres officiels, 26 mai 2015 ; Sylvie Gittus, « Trains régionaux : géographie d'une crise », Le Monde, 18 mai 2016

20 Les transports express régionaux à l'heure de l'ouverture à la concurrence, Cour des Comptes, 23 oct. 2019 (page 83)

21 Les TGV en retard se volatilisent..., L'Est Républicain, 22 sept. 2018

22 Voir Régularité mensuelle Intercités, data.sncf.fr

23 Le Paris-Irun par son trajet direct parcourait 800km. En 2011, il fut détourné par Toulouse, ce qui implique un trajet de 1000 km, beaucoup plus lent. De manière similaire, à partir de 2014, le Strasbourg-Nice/Portbou fit un détour de 200 km entraînant un décalage de 80 minutes pour une arrivée à Strasbourg – moins attractive – à 9h20 au lieu de 7h59. Voir FNAUT, « Trains de nuit : une offre indispensable », FNAUT-info, n°234, mai 2015

24 « Les cheminots CGT inquiets pour le train de nuit Rodez-Paris », La Dépêche, 28 oct. 2016

25 Le Train de la Hollande aux Alpes: impressions, Met Rail Magazine naar de Alpen: Impression, Rail Magazine, 26 fév. 2017 ; voir aussi la carte des trajets possibles depuis la Hollande (trains de nuit et de jour).

26 @noordwestexpress, Twitter, 17 oct. 2017

27 Description de la situation par la Cour des Comptes dans Les trains Intercités : sortir de l'indécision, fév. 2015, p. 231-232 : « Les trains Intercités sont, enfin, particulièrement touchés par le retard de rénovation du réseau ferré classique qui a longtemps pâti de l'allocation

propose les réservations 10 mois à l'avance. En Europe, *Trenitalia* vend ses TdN 4 mois à l'avance, la compagnie autrichienne *ÖBB* 6 mois, et le TdN Londres-Ecosse *Caledonian Sleeper* est mis en vente jusqu'à un an à l'avance. En France, les trains de nuit *Thello* sont également vendus 6 mois à l'avance. Les Eurostars sont vendus 6 mois à l'avance, et certains Ouigo, 9 mois à l'avance²⁸.

La fenêtre d'achat des TdN SNCF est d'autant plus réduite, que plusieurs heures avant le départ du train à Tarbes [ou Carcassonne], les billets TdN vers Paris n'étaient plus en vente, « *parce que le train est déjà parti de Bayonne [ou Cerbère]* »²⁹.

Fin 2017, cette sortie tardive à la vente a été médiatisée³⁰, suite aux interventions de parlementaires³¹. Le député de la majorité Joël Giraud met en cause la SNCF : « *pour être sûr que les statistiques du train régulier soient mauvaises, la pratique de la mise en réservation tardive relève de sa stratégie.* »³² L'ex-directeur des Intercités de nuit SNCF, M. Sean Clairin tempère « *Ce n'est pas voulu. Nous n'avons pas toujours les horaires en avance. C'est compliqué de prévoir la nuit, parce qu'il y a des travaux sur les voies.* »³³ SNCF Réseau apparaissait donc comme responsable du mauvais service, car il ne confirmait les « sillons » (c'est-à-dire les autorisations de passage des trains) que 15 jours avant le départ pour se réserver la possibilité de mener des travaux.³⁴

Mobiliser le ministère a amené SNCF Réseau à changer d'attitude début 2018. Réseau a réalisé un effort important pour proposer des sillons fiables. Ainsi, tous les sillons ont été validés à l'avance pour l'été 2018, ce qui constitue une amélioration importante. Cependant, à partir de l'automne 2019 des sorties tardives à la vente sont à nouveau observées.

Une gazelle à Paris @GazelleaParis · Oct 16
Je repose ma question. EXISTE t il ENCORE des trains de nuit pour un Paris-Embrun ? je viens de consulter le site cc @Martov

SNCF @SNCF · Oct 16
le 22 décembre, il n'y a pas de train de nuit qui effectue la liaison.

oui au train de nuit @ouiautraindnuit
Replying to @SNCF @GazelleaParis
Le #traindnuit sort souvent en retard à la résa. Au #guichet et sur #internet on nous répond "il n'existe pas". L'offre est invisible alors qu'il circule...

mar. 19	mer. 20	jeu. 21	ven. 22	sam. 23	dim. 24	lun. 25
87,80 €	87,30 €	87,80 €	128,80 €	193,20 €	102,90 €	102,90 €

20h55 PARIS AUSTERLITZ
08h30 BRIANCON
direct INTERCITÉS DE NUIT

Train non ouvert
M'inscrire à l'alerte email

Fabien Graneri @FabienGraneri · 20 nov.
Bonjour @SNCF
Je n'arrive pas à réserver :
- 5789 en sièges inclinables le 21/12
- 5799 du 23/12 et 25/12
Par ailleurs, le train du 24/12 a été supprimé ?
@wallygatore07 @MaRegionSud @myhautesalpes @traindnuitnews @ouiautraindnuit

OUI.sncf @ouisncf · 20 nov.
En réponse à @SNCF @traindnuitnews et 5 autres
Bonjour concernant le 5799 du 23 et 25, bien que ces trains existent nous ne vendons pas leurs billets. Il faut aller en gare ou boutique SNCF. Pour le 5789 du 21/12, il y a une erreur car il n'y a plus de sièges inclinables en vente !

A gauche, @SNCF répond sur Twitter que le TdN n'existe pas. Et pourtant il circule bien ce jour-là (mais il sort, comme trop souvent, en retard à la réservation). L'offre TdN est invisible. (Capture d'écran le 9 novembre 2017. Quelques jours auparavant le TdN n'apparaissait pas du tout.) À droite, @ouisncf confirme sur Twitter ne pas vendre certains TdN (le 20 nov. 2018)

prioritaire des investissements aux projets de lignes nouvelles à grande vitesse. Leur utilisation est de ce fait durablement handicapée par les ralentissements imposés par le mauvais état de certaines voies et l'impact des chantiers programmés pour rattraper ce retard de rénovation. La « crise des sillons » observée depuis 2010 a eu un effet particulièrement négatif [...] sur la circulation des trains de nuit. » B. Aubin, « [SNCF : comment tuer les Intercités ?](#) », Bernard Aubin (blog), 27 mars 2012 ; B. Aubin, [L'avenir des trains de nuit passera-t-il par la Russie ?](#), idem, 5 fév. 2015

28 Julie Guesdon, [Ce que nous apprennent les études sur les tarifs de la SNCF](#), France Inter, 18 déc. 2018

29 AMM, [Au guichet SNCF de Tarbes « vous ne pouvez pas acheter le billet, car le train est déjà parti de Bayonne »](#), Facebook, 2 mars 2017. « *C'est parce que les couchettes sont préparées quelques heures avant le départ, à Hendaye. La réservation est donc fermée 5 heures avant le passage du TdN à Tarbes.* », explique un agent SNCF. La Direction SNCF Intercités a confirmé à Oui au train de nuit le 29 janv. 2019 qu'un effort a été réalisé : les ventes sont désormais ouverte jusqu'à 30 minutes avant le démarrage du train de la gare d'origine (Portbou, Latour-de-Carol). Elles restent donc fermées plusieurs heures avant son passage à Carcassonne ou Toulouse, ce pour raison de préparation des couchettes. SNCF Intercités explique que la vente est possible sur le quai auprès du contrôleur. Mais, dans le même temps, SNCF Mobilités communique contre l'achat du billet dans les trains, en majorant les prix.

30 [Les trains de nuit Paris-Briançon bientôt tous ouverts à la réservation, d'après Joël Giraud](#), Le Dauphiné, 4 déc. 2017 ; [Question de Pascale Boyer au Ministère des transports](#), Vidéo, Assemblée Nationale, 5 déc. 2017

31 [Question de Mme la Députée Pascale Boyer et réponse de Elisabeth Borne](#), Assemblée Nationale, 24 oct 2017 (version video Vidéo minute 15h52) ; [Question de Mme Pascale Boyer, réponse de Mme Brune Poirson](#), Assemblée Nationale, 6 déc. 2017

32 [Pour le député Joël Giraud, la SNCF « sabote » le train de nuit](#), Le Dauphiné, 19 fév. 2018

33 Cité par Clara Griot, Fériel Naoura, [Voie de disparition](#), Le Quatre heures, 1er août 2017

34 Pour le Ministère « *Les ventes des billets du train de nuit Paris-Briançon ont ouvert tardivement en décembre 2017. Cette situation résultait de la difficulté technique à tracer des sillons exploitables pour les trains de nuit et compatibles avec les différentes plages de travaux définies par SNCF Réseau.* » [Question de Mme Pascale Boyer au Ministère des Transports](#), Assemblée Nationale, Question n°3383, réponse du 8 mai 2018

2.3/ Des bugs *Oui.sncf* qui font « disparaître » les trains de nuit

Oui.sncf propose souvent une « alerte réservation » pour tous les trains qui sortent en retard à la vente. Malheureusement cette option – très utile – est pour l'instant encore trop rarement disponible pour les TdN.

Par ailleurs, certains trains n'apparaissent pas à la vente sur *Oui.sncf*, alors qu'ils sont en vente au guichet³⁵. Explication de SNCF Intercités : « *il y a des bugs informatiques, que Oui.sncf n'est pas capable d'expliquer* ». ³⁶ Le logiciel *Oui.sncf* fait donc « disparaître » des TdN, mais aussi des TER³⁷.

Ainsi, il a pu être constaté un affichage des prix pendant quelques jours sur internet puis ensuite les trajets disparaissent alors que l'achat au guichet reste toujours possible. Le phénomène n'est pas nouveau. Depuis des années, des contrôleurs ont témoigné de la circulation de TdN entièrement vides³⁸, ceux-ci n'étant pas sortis du tout à la vente. Les rares passagers sont alors les usagers chevronnés qui savent que le train roule et qui ont acheté le billet directement au contrôleur sur le quai. « *Je suis allé me plaindre au guichet : le train circule et 2 jours avant, impossible d'acheter le billet* ». Notons aussi que certaines gares « disparaissent » de la vente³⁹.

2.4/ « Rabattre la clientèle vers les TGV »... alors que l'offre de jour n'est pas adaptée

Départ Marseille (1,75 M. hab.)	Aire urbaine (en millions d'habitants)	Meilleur temps de trajet en train	Distance en train	Nombre de trains directs par jour	Nombre de vols directs par jour	Nb de bus directs	
						de jour	de nuit
Avignon TGV	0,5	0h30	100 km	42	0	6	0
Valence	0,2	1h15	200 km	31	0	5	0
Lyon	2,3	1h30	300 km	31	3	10	0
Paris	12,5	3h10	750 km	22	19	1	5
Dijon	0,4	3h30	500 km	3	0	1	1
Lille	1,2	4h30	1000 km	6	3	1	0
Bruxelles	2,1	5h30	1100 km	4	3	0	1
Londres	14	6h50	1300 km	1	9	0	0
Amsterdam	2,3	7h	1300 km	<1 ⁽⁴⁰⁾	5	0	0

Il existe 1300 km de LGV continue entre Marseille et Amsterdam/Londres. Cependant au-delà de 3 heures (ou 750 km) le nombre de trains directs se réduit. Il n'y a peut-être pas assez de passagers pour proposer de tels trains. Par ailleurs peu d'usagers sont disposés à payer 2 TGV en correspondances avec un prix qui dépassent souvent 200 €, pour un temps de trajet long. On arrive donc aux limites des distances attractives en TGV. Notons aussi que les distances de plus de 600 km sont souvent proposées en bus de nuit plutôt qu'en bus de jour. Le bus semble d'ailleurs peu adapté pour plus de 1200 km (meilleurs temps et nombre d'offres mesurés en septembre 2019).

La Cour des Comptes a résumé la stratégie SNCF depuis les années 2000 : « *au fur et à mesure du développement du réseau à grande vitesse, l'entreprise procédait par petites touches à une diminution des dessertes des lignes classiques afin de rabattre vers les TGV la clientèle des lignes nationales.* »⁴¹ En ce sens la SNCF oppose le TGV et le TdN : ils ne seraient pas compatibles et l'un exclurait l'autre. Autre continent, autre attitude, la Chine a construit une LGV Pékin – Shanghai. Le temps de trajet étant de 5h pour 1200 km, l'offre de jour est complétée par 3 différents horaires en trains nocturnes⁴². **Le TdN élargit l'amplitude de l'offre quotidienne en desservant les plages horaires nocturnes, non accessibles aux trains de jour.**

35 @Antho'lignesN&U, Twitter, 12 juil. 2018 : « *train de nuit Rodez-Paris le 29/07 et le 5/08 est bien en circulation j'ai pu prendre mes billets au guichet. Cependant sur le site et sur les bornes il ne s'affiche pas à la vente. Merci de rétablir ce bug.* »

36 Rencontre SNCF Intercités – Oui au train de nuit, du 3 juillet 2018

37 La disparition a aussi pu être observée sur un TER qu'une Région voulait promouvoir à bas prix : Cédric Mathiot, [Est-il vrai que la SNCF choisit de ne pas distribuer certains TER sur son site Oui.sncf?](#), Libération, 15 mai 2019

38 « *J'étais contrôleur sur la Palombe. C'est arrivé 3 ou 4 fois qu'elle circule totalement vide vers 2015-2016. Le train n'était pas sorti à la vente.* »

39 Le Paris-Portbou s'arrête à Lézignan-Corbières, mais cette gare était souvent invisible à la vente en 2016. En septembre 2017 c'est la gare Portbou qui fut temporairement invisible à la vente. En 2018 Port-la-Nouvelle disparaissait également alors que c'est une gare de correspondance importante pour que les usagers de Narbonne-Béziers-Montpellier puissent prendre le TdN.

40 Une seule circulation par semaine, uniquement les samedis et uniquement l'été (en 2019).

41 Cour des Comptes, [Les trains Intercités : sortir de l'indécision](#), fév. 2015, p. 234

42 Mark Smith, [Beijing to Shanghai by sleeper train: Video guide](#), Seat61, 1er sept. 2014 ; [China expands high-speed and overnight sleeper services](#), IRJ, 1er janv. 2020

Départ Séville (1,5 millions d'habitants)	Aire urbaine (en millions d'habitants)	Meilleur temps	Distance	Nb de trains directs par jour	Nb de vols directs par jour	Nb de bus ⁴³	
						de jour	de nuit
Cordoue	0,4	0h40	130 km	35	0	7	0
Ciudad Real	0,1	1h40	300 km	10	0	0	0
Madrid	6,7	2h30	500 km	21	8	4	2
Saragosse	0,8	3h30	800 km	2	0	0	0
Barcelone	5	5h30	1100 km	3	12	0	2
Gérone	0,2	6h30 avec correspondance	1250 km	0	0	0	0
Perpignan	0,3	8h avec correspondance	1350 km	0	0	0	0

Il existe 1350 km de LGV continue entre Séville et Perpignan. Là aussi, au-delà de 800 km les trains de jour directs devienne rares (temps et offres mesurés en septembre 2019).

Liaison Paris – Barcelone en 2018

07:13 – 13:34 première arrivée du jour en TGV

10:07 – 16:34 en TGV

11:52 – 19:31 en TGV avec changement à Nîmes

14:07 – 20:34 en TGV

Dernier départ 16:05 – 22:44 en TGV

Pause de 15 heures : pas de TGV pendant plus de 60 % de la journée !

Ce manque gagnerait à être comblé par :

20:23 – 08:05 en Talgo Nocturne par Toulouse/Cerbère (existant en 2013)

22:30 – 08:00 en TdN par la LGV Perpignan-Barcelone.

07:13 – 13:34 en TGV (première arrivée du jour)

Au delà de 700 km, les LGV ne remplacent pas le TdN : les 2 modes se complètent car ils desservent des plages horaires différentes.

(à noter : en 2019 l'offre TGV s'est encore réduite)

Le périmètre d'action des TGV a trop longtemps été surestimé

Origine\Destinat°	Toulouse	Bordx	Nantes	Brest	Rennes	Tours	Orléans	Rouen	Lille	Metz	Nancy	Strasb.	Dijon	Cl-Fd	St-Et.	Lyon	Grenobl	MtPel	Mars.	Toulon
Nice	6h50	9h05	8h49	10h34	8h25	8h11	7h36	7h54	7h32	8h07	8h26	8h36	6h11	7h07	4h31	4h30	2h35	1h41	-	-
Toulon	5h33	7h08				6h13			6h00				7h04							
Marseille		5h58	6h10			5h01			4h26		5h38	5h08								
Montpellier						5h05			4h55											
Grenoble	5h43	5h20				4h53			4h38											
Lyon		6h30		6h12		3h15			2h59											
Saint Etienne						4h28			4h12											
Clermont-Ferrand									5h44											
Dijon	5h54					3h43			3h04											
Strasbourg	7h18	5h06				3h47			3h07											
Nancy	6h56								3h02											
Metz	7h15								2h49											
Lille	6h25	4h14	4h07	5h41	3h31	2h56	3h16	2h33												
Rouen		4h26																		
Orléans																				
Tours																				
Rennes	6h08																			
Brest	8h51	7h56																		
Nantes	6h14																			
Bordeaux																				

Meilleurs temps de trajets en train (TGV ou autre) entre les métropoles française en 2020

La SNCF souhaite donc amener les voyageurs à « choisir » le TGV, même si celui-ci dessert mal les villes moyennes ou les liaisons transversales. Phénomène aggravant, les décideurs ont tendance à résumer l'Hexagone à ses métropoles et à sous-estimer fortement les temps de trajets TGV entre ses métropoles : une étude du think tank TDIE coprésidé par Philippe Duron se félicite : « *le fait que la plupart des métropoles*

43 Données par la plateforme de vente Movelias.es qui rassemble une bonne partie des compagnies d'autocars en Espagne.

de France soient désormais à une, deux ou trois heures les unes des autres par le train permet un fonctionnement plus intégré du territoire national, avec la possibilité d'aller et retours dans la journée. »⁴⁴ Pourtant, à part Paris, la majorité des liaisons ferrées entre les 21 autres métropoles nécessitent plus de 3h, et jusqu'à 10h, de train (voir tableau).

Il existe un mythe du TGV « instantané » à déconstruire : le TGV est considéré comme une solution « magique », capable de desservir même les territoires où il ne roule pas. Ainsi la Cour des Comptes déplore en 2014 que « l'État a demandé à la SNCF, en dépit de la mise en service de la LGV Rhin-Rhône, de renoncer à la suppression des lignes [de nuit] Hendaye-Nice et Hendaye-Genève »⁴⁵ (cherchez l'erreur ou prenez une carte).

2.5/ Des correspondances absurdes aux frontières et avec les TER

Avec une portée de plus de 1000 km, les TdN sont idéaux pour offrir des connexions avec les pays limitrophes. Mais au cours de la décennie 2010, les correspondances sont souvent devenues « absurdes » voire inexistantes aux frontières pas seulement pour les TdN, mais aussi pour de nombreux trains classiques.

Afin d'offrir des correspondances, **il est nécessaire que les trains atteignent au moins la première gare du pays limitrophe**, c'est-à-dire un terminus et un départ à Portbou au lieu de Cerbère⁴⁶, Irun au lieu de Hendaye⁴⁷, Vintimille au lieu de Nice⁴⁸, etc. Les horaires ont besoin également d'être concordants.⁴⁹

Point positif, grâce à la pression concertée des eurorégions Occitanie et Catalogne et des usagers⁵⁰, les correspondances se sont améliorées à partir de février 2019 à Cerbère/Portbou et Latour-de-Carol⁵¹. Des TER font désormais leur départ de Portbou. Les TdN gagneront donc à faire de même pour capter plus de voyageurs.

Autre point positif, à la frontière Belge, il existe enfin à nouveau des liaisons sur ligne classique entre la Wallonie et la France⁵². Il reste toutefois d'importants efforts à faire, par exemple dans les Alpes pour que les trains classiques ne soient pas terminus Modane, mais traversent le tunnel frontière.⁵³ La discontinuité de service a pu un temps découler d'une stratégie des opérateurs pour favoriser les TGV qui étaient alors les seuls trains à franchir les frontières de manière satisfaisante.⁵⁴ En Europe, le manque de mobilité transfrontière sur réseau classique est tel que certains opérateurs entrants se positionnent sur ce créneau.⁵⁵

Les correspondances entre Grandes Lignes et TER sont également parfois absurdes⁵⁶. Un cheminot a ainsi témoigné que « La SNCF a tout fait pour supprimer les petites lignes en n'assurant pas les correspondances avec les TGV »⁵⁷.



44 [Atlas TDIE – Pour une approche renouvelée des infrastructures de transport](#), TDIE Think Tank, 9 avril 2019 (page 26)

45 Cour des Comptes, [Trains d'Equilibre du Territoire](#), 2014, page 44.

46 Voir l'Annexe I des propositions interassociatives, [Des transports doux pour l'Occitanie](#), ouiautraindenuit.wordpress.com, juin 2016

47 Olivier Razemon, [Entre Hendaye \(France\) et Irun \(Espagne\), les voitures passent. Les trains s'arrêtent](#), Blog - Le Monde, 27 avril 2014

48 Les dernières liaisons de nuit vers la CÔR d'Azur depuis Paris, Strasbourg, Luxembourg, Reims étaient au terminus Nice et ne desservait plus Vintimille.

49 En 2011 le Paris-Irún arrivait à son terminus à 7h36 et assurait une correspondance avec des trains vers Barcelone (8h05), Madrid (8h15) et La Corogne (8h45). Depuis qu'il est dévié par Toulouse, il arriva dans un premier temps Irún à 8h55. La Renfe retarda le départ du train vers La Corogne à 9h15... mais la SNCF retarda encore l'arrivée de La Palombe Bleue... à 9h25, ce qui empêche la correspondance pour dix minutes. A l'été 2014, le terminus fut déplacé à Hendaye, éliminant toute possibilité de correspondance. Pour plus d'informations lire : Juan-Carlos DíEZ, [Le train de nuit La Palombe Bleue \(Paris-Tarbes-Hendaye-Irún\), un train d'avenir à maintenir](#), déc. 2016

50 [Nous voulons que les trains entre Portbou et Cerbère puissent rentrer à la maison avec des passagers !](#), PTP-Barcelona, 7 Avril 2017 ; [Train Portbou-Cerbère : la correspondance existe encore, sauf sur les sites de réservation](#), L'Indépendant, 7 juil. 2017

51 [Nouvelles circulations entre Port-Bou et Cerbère : une avancée pour le développement des connexions transfrontalières](#), Le Journal Catalan, 13 fév. 2019 ; @jbtigrout, [Nouveau tableau horaire Cerbère-Portbou](#), Twitter, 11 fév. 2019 ; il reste un effort à faire puisqu'il n'y a toujours pas de connexions le matin.

52 [Rejoindre Paris depuis la Wallonie en train, c'est à partir du 9 décembre, mais pas à grande vitesse](#), RTBF, 16 nov. 2018

53 N. Grynszpan, [Les trains régionaux de retour entre Modane et Turin](#), France Bleu, 16 sept. 2017

54 Sur la liaison France-Belgique : Kris de Decker, « [La grande vitesse est en train de tuer le réseau ferroviaire européen](#) », *Carfree*, 19 déc. 2013; A Lille, le quai pour les trains régionaux vers la Belgique est occasionnellement affiché après le départ du train, ce qui induit que seuls les voyageurs experts, qui connaissent le quai de départ, réussissent à l'emprunter. « *C'est assez fréquent avec les trains SNCB* », témoigne un agent en gare. A noter : l'UE aurait financé des rames Intercités pour la Pologne avec une clause interdisant le franchissement des frontières, ce qui induit un manque de connexion avec l'Allemagne et les pays limitrophes. Même à Strasbourg, pourtant capitale européenne, on doit fréquemment attendre 2h la correspondance pour l'Allemagne.

55 [Liaisons transfrontalières : un marché sous-estimé](#), TransportRail, 25 janv. 2018 ; [Le groupe allemand DB entrera en compétition face à l'opérateur espagnol RENFE sur la ligne Vigo-Porto](#), Faro de Vigo, 8 mai 2018

56 Correspondances à prévoir : à Figeac vers Aurillac ; à Rodez vers Millau et Albi ; à Toulouse vers Tarbes et Luchon ; à Carcassonne vers Quillan ; à Perpignan vers Villefranche ; à Veynes en direction de Grenoble et Marseille, etc

57 Tiphaine de Rocquigny, [Relier les territoires](#), Entendez-vous l'éco ?, France Culture, 27 nov. 2018 (minute 50'30")

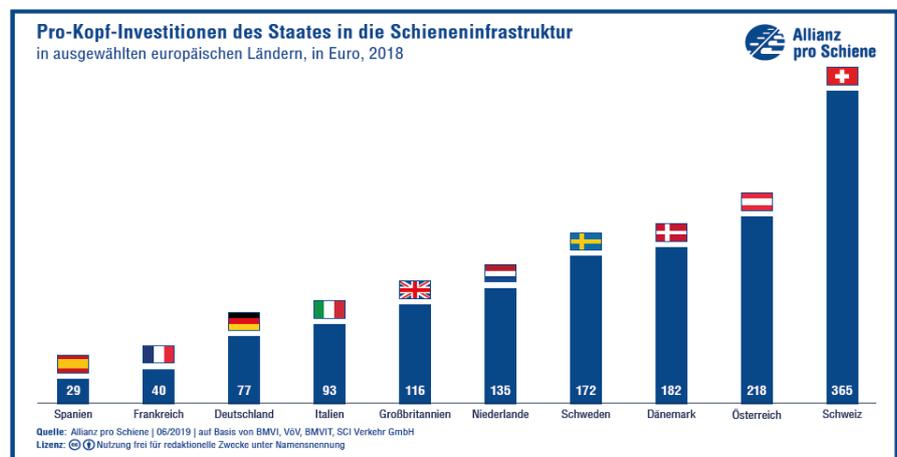
2.6/ Manque de matériel roulant

Les trains couchettes actuels ont été mis en service autour de 1975-1980. La qualité de service souffre du matériel à bout de souffle avec des pannes de climatisation (il est difficile de dormir s'il fait trop chaud ou trop froid), des WC sans eau, des pannes de locomotives, la maintenance parfois non effectuée sur les voitures, etc. Dès le début des années 2010 les pannes de matériel roulant seraient devenues la première cause de suppression des circulations⁵⁸. En 2015, la Cour des Comptes a souligné que la SNCF n'a pas réalisé les investissements en matériel roulant prévus dans la convention avec l'État⁵⁹.

Entre 2000 et 2014, la SNCF a donc progressivement abandonné le matériel TdN d'abord sur les *trains spéciaux*⁶⁰ (c'est à dire en circulation non régulière). Ils représentent pourtant une activité importante, par exemple pour la ville de Lourdes, deuxième ville hôtelière de France.⁶¹ En 2016, 140 trains de pèlerins⁶² sont arrivés d'Italie⁶³, de Pologne⁶⁴, d'Allemagne, ou encore de République Tchèque⁶⁵. Ce sont désormais des opérateurs étrangers qui fournissent les voitures⁶⁶. De manière exceptionnelle, début 2019, la SNCF a fait circuler un TdN spécial, avec voiture discothèque⁶⁷. En 2018 le parc en état de circuler s'est réduit à moins de 100 voitures. Il manque du matériel roulant pour les pics de fréquentation saisonniers⁶⁸, et en 2019 il arrive à manquer aussi pour les lignes régulières.⁶⁹

2.7/ Le sous-investissement pour les voies classiques

En 2017 la France est en queue de peloton de l'Europe pour l'investissement sur le réseau ferroviaire (graphique de l'investissement par habitant d'après l'ONG Allemande Allianz pro Schiene⁷⁰).



Le Premier ministre Édouard Philippe a diagnostiqué que « depuis plus de 40 ans on a consacré la plus grande partie des investissements à la construction de nouvelles lignes de LGV. [...] Notre réseau est dans un état de vétusté avancé. [...] Sur 20% du réseau français la vitesse de circulation est réduite »⁷¹. Cette dégradation a fini par aboutir par exemple à la fermeture de la ligne TdN Paris-Luchon en 2014⁷². La

58 Étude sur l'évolution de l'offre Intercités, Laurent Kestel et Adrien Coldrey, *DEGEST*, 21 nov 2016.

59 Pour le remplacement du matériel roulant Intercités, la SNCF « n'atteint pas les objectifs d'investissement fixés [...] par la convention d'exploitation. » Cour des Comptes, *Les trains Intercités : sortir de l'indécision*, fév. 2015, p. 240,244-245

60 Les circulations régulières de trains spéciaux tractés SNCF sont devenues exceptionnelles après 2014, voir *Le Train*, n° 320, déc. 2014, p. 22.

61 *Lourdes : seconde ville hôtelière après Paris*, France Info, 13 août 2015

62 *Étude relative aux mobilités durables dans les Hautes-Pyrénées*, Préfecture des Hautes-Pyrénées, 9 août 2019 (page 44)

63 Rail Occitan, *Train de pèlerins italien*, Youtube, 18 avr. 2017

64 VideoRail65, *Train de pèlerinage polonais à Lourdes*, Youtube, 17 mai 2017

65 Rail Occitan, *Le séjour d'un train de pèlerins tchèque Břeclav - Lourdes*, Youtube, 21 sept. 2017

66 « La SNCF va retirer les wagons qui permettent aux malades de voyager couchés. Ils datent de la Seconde Guerre mondiale et sont trop vétustes mais, rentabilité oblige, ils ne seront pas remplacés. Du coup, nous devons certainement affréter des cars spéciaux avec des couchettes. », Pascal Tissier, « *L'avant-dernier train de nuit* », jurapastoral.ch, mai 2014 ; Pour leur part, des organisateurs de pèlerinages belges expliquent que « sur le réseau français, la priorité est donnée aux TGV, les trains "ordinaires" devant s'intégrer dans le trafic et parfois après de longues minutes d'attente. Ainsi, les derniers voyages en train de nuit [Namur-Lourdes] ont duré entre 20 et 22 heures ! », soit du 50 km/h de moyenne, alors que les TdN peuvent rouler à 160 km/h. Dans *Pèlerinages Namurois*, « *Pèlerinage à Lourdes en TGV* », Vie du diocèse de Namur, 20 mars 2017 ; Joëlle Meert, « *Le dernier train de nuit à destination de Lourdes* », RTBF, 16 juil. 2016 ; *Les trains de pèlerinage pour Lourdes*, Youtube RailOccitan, 19 mars 2015

67 @GRT_Laurent, « *Bienvenu au train de nuit spécial @Polytechnique en gare d'Embrun, 540 personnes* », Twitter, 19 janv. 2019 ; mais d'après la direction SNCF Intercités c'était problématique car il a fallu mobiliser toutes les voitures disponibles, sans garder de réserve.

68 *Hautes-Alpes : les parlementaires LR et LREM mettent la pression sur la SNCF*, Alpes1, 2 Août 2017

69 A l'automne 2019 : « Il manque votre voiture, vous irez à Paris par le bus » se voit expliquer des voyageurs à Toulouse-Matabiau. Des voitures sièges inclinables sont parfois remplacées par des voitures places assises non inclinables.

70 *Rail network: Germany lags behind in country ranking*, Allianz-pro-Schiene, 12 juil. 2018

71 *Présentation de la méthode et du calendrier de la réforme ferroviaire*, Edouard Philippe, Facebook, 26 fév. 2018 (minute 2') ; La ministre des Transports Elisabeth Borne ajoute que, « ce sont plus de 5300 km de voie ferrée sur lesquels les trains circulent à vitesse réduite parce que nous n'avons pas su entretenir de manière satisfaisante nos réseaux. » *Commission du développement durable : Mme Elisabeth Borne, ministre chargée des transports*, Assemblée Nationale, 19 juil. 2017, minute 21 ; Voir aussi : Olivier Razemon, *Ces trains qui roulent moins vite qu'en 1973*, Blog.Le Monde, 9 nov. 2017 ; Dorine Goth, *Trafic ferroviaire. La vétusté du réseau mise en cause*, L'Humanité, 1er août 2017 ; Gilles Balbastre, *Vérités et Mensonges sur la SNCF*, documentaire en ligne, 2015

72 Laurence Boffet, « *Luchon: dernier train au départ* », *France3 Haute-Garonne*, 16 nov. 2014

vétusté des voies apparaît aussi responsable des accidents ferroviaires graves de Brétigny⁷³ – 7 morts – et de Denguin⁷⁴ – 35 blessés –, alors que le train est l'un des modes de transport les plus sûrs⁷⁵.

Le directeur de SNCF Réseau Patrick Jeantet a précisé en 2017 qu'« il y a une dizaine d'années on investissait à peu près 500 M€/an sur le renouvellement du réseau, quand nos voisins en investissaient 3 à 4 Md€, que ça soit la Deutsche Bahn ou Network Rail »⁷⁶. En 2019, l'État augmente l'investissement de régénération à 3,6 Md€⁷⁷, puis à 2,8 Md€ pour 2020⁷⁸. La France reste toujours loin derrière la Suisse, l'Autriche, la Norvège⁷⁹. Les chemins de fer italiens vont investir 58 Md€ sur 5 ans⁸⁰. La Suède (dont la population est de 10 millions d'habitants) a adopté un plan d'infrastructure de 65,7 Md€ pour la période 2018-2029⁸¹. L'Allemagne qui investit 10,7 Md€ dans son réseau en 2019⁸² et 86 Md€ sur 2020-2029⁸³.

Par ailleurs, pour le président de Région de France « la France est l'un des pays européens où le taux de subventions publiques au gestionnaire d'infrastructure est le plus faible, de l'ordre de 30 % contre une moyenne européenne de l'ordre de plus de 50 % »⁸⁴

2.8/ Le groupe SNCF a-t-il « sabordé » l'activité train de nuit ?

Cette accumulation des dysfonctionnements laisse penser à une volonté de supprimer le service, ou au moins à d'importantes négligences.⁸⁵ Dans les années 2000 des témoignages de cadres supérieurs SNCF ont été rapportés en ce sens : « les trains de nuit sont un produit dépassé, périmé. Même le Paris-Nice va disparaître avec la LGV PACA ».

En 2015, l'ex-député Philippe Duron évoque cette difficulté de motiver la SNCF. Il est l'auteur du rapport qui a préconisé le maintien de 2 TdN : « certains d'entre eux doivent absolument être maintenus. [...] Les opérateurs ferroviaires eux veulent tout arrêter. La SNCF dit, « moi je ne peux pas les faire au-delà du 31 décembre ». »⁸⁶ La même année, une note interne de la SNCF aurait en effet préconisé la suppression totale des TdN⁸⁷.

En 2017, le PDG de la SNCF, M. **Guillaume Pepy**, parlait des trains de nuit au passé « du temps où les trains de nuit existaient », « depuis qu'ils ont disparu »⁸⁸, alors que l'État lui a demandé de maintenir plusieurs destinations : Rodez, Latour-de-Carol, Briançon, Portbou, et que les TdN continuent à desservir Toulouse et Perpignan. La communication du PDG participe à rendre l'offre invisible, en prétendant, comme on l'entend trop souvent aux guichets SNCF, que « les TdN n'existent plus »⁸⁹. L'effet est réussi car en 2016 de nombreux habitants des territoires encore desservis pensaient que les TdN ne circulaient plus.



73 V. Vérier, [Fils électriques rongés, boulons manquants... l'inquiétant rapport sur l'état du réseau ferré](#), Le Parisien, 20 août 2019 ; « [Accident ferroviaire de Brétigny-sur-Orge](#) », Wikipédia ; Élise Lucet, [SNCF, quand la sécurité déraile, Envoyé spécial](#), France 2, 29 sept. 2016

74 EB, [Accident ferroviaire de Denguin : la SNCF pointée du doigt](#), La République des Pyrénées, 28 janv. 2016

75 Rappelons que la route provoque plus de 3000 morts par an, voir [accidents de la route en France](#), Wikipédia

76 [Audition des Présidents de la SNCF](#), Commission des affaires européennes, Assemblée nationale, 9 nov. 2017 (minute 31')

77 Interview de Patrick Jeantet, P-DG de SNCF Réseau, « [En termes d'investissements, 2019 sera une année record](#) », Le Moniteur, 29 nov. 2018

78 Sarah Ugolini, [SNCF : graves inquiétudes autour de la rénovation du réseau ferré](#), Capital, 23 nov. 2019 ; Eric Béziat, [SNCF : 6,2 milliards d'euros pour le réseau en 2020](#), Le Monde, 28 nov. 2019

79 Frédéric de Kemmeter, [Investissements massifs pour le réseau ferré norvégien](#), Mediarail.be, 3 août 2018 ; Frédéric de Kemmeter, [Investissements ferroviaires en Europe : de grandes disparités mais aussi des questions](#), Mediarail.be, 19 juil. 2019

80 Olivier Tosseri, [La « SNCF italienne » prévoit d'investir 58 milliards d'euros sur cinq ans](#), Les Echos, 13 mai 2019

81 [Les transports express régionaux à l'heure de l'ouverture à la concurrence](#), Cour des Comptes, 23 oct. 2019 (page 123)

82 Christophe Bourdoiseau, [La DB va investir cette année plus de dix milliards d'euros sur son réseau](#), VRT, 12 Mars 2019 ; [Deutsche Bahn to invest \\$12.1bn to upgrade rail network](#), Railway Technology, 22 fév. 2019 ; [2019 Investitionen von rund 10,7 Milliarden Euro in moderne Bahnhöfe und leistungsfähigeres Netz](#), DB, 20 fév. 2019

83 Keith Fender, [German parliament approves €86bn investment plan](#), IRJ, 18 nov. 2019 ; [Germany plans to invest \\$57bn \[50Md€\] to modernise Deutsche Bahn rail network](#), Railway Technology, 26 mars 2019

84 [Les transports express régionaux à l'heure de l'ouverture à la concurrence](#), Cour des Comptes, 23 oct. 2019 (page 157)

85 OuiTdN, [Disparition du Paris-Nice : la SNCF a-t-elle sabordé ses trains de nuit ?](#), Mediapart, 8 déc. 2017

86 [Trains Intercités : faut-il maintenir en l'état le réseau ferroviaire ?](#), Interview Audio de P. Duron et B. Gazeau, RTL, 26 mai 2015 (minute 02'07")

87 « Ils ne seraient plus compétitifs en raison de la concurrence du covoiturage, des offres aériennes à bas coût et hôtelières ainsi que des petits prix sur les liaisons ferroviaires de jour. ». Pourtant : (1) abandonner le rail au profit de l'aviation et de la voiture est contradictoire avec la transition écologique ; (2) l'automobile et le bus sont inconfortables pour des trajets de 800 km ; (3) Les Intercités de jour desservent rarement des liaisons très longues distances et les TGV oublient les liaisons transversales ; (4) Un déplacement en TdN est à la fois plus rapide et moins onéreux qu'un voyage en TGV auquel on ajoute une nuit d'hôtel.

88 Sur France-Inter le 10 mars 2017. Voir la réponse de « Oui au train de nuit » [Les 8 arguments du PDG de la SNCF pour supprimer les trains de nuit sont bidons](#), Interview de « Oui au train de nuit » par Sarah Lefèvre, StreetVox, 23 mars 2017

89 Voir aussi [Les trains de nuit sont victimes d'une stratégie de découragement](#), Le Petit Journal du 65, 19 avril 2017 ;

En 2019 M. Pepy argumente que le TdN train de nuit n'a pas d'avenir car il ne plaît pas aux jeunes.⁹⁰ Il prétend que la moyenne d'âge dans les TdN est de 65 ans, ce qui est très éloigné de la réalité : un comptage rapide a montré que la moyenne d'âge est plus proche de 37 ans⁹¹. De fait, c'est plutôt les acheteurs de voitures neuves qui sont âgés.⁹² La jeune activiste du Climat, Greta Thunberg parcourt l'Europe en TdN.⁹³ Et les nouvelles auberges de jeunesse « tendances » proposent des dortoirs au confort étonnamment proche des trains de nuit.⁹⁴ SNCF Mobilités a-t-elle seulement essayé de promouvoir ses trains de nuit auprès des jeunes générations ?

Les opinions changent dans les directions SNCF, d'autant plus que le turn-over y est important. Depuis 2016⁹⁵ et plus encore en 2017⁹⁶, 2018 et 2019⁹⁷ il y a un désir de la petite direction SNCF Intercités d'améliorer le service.

Notons de plus que le découragement des directions SNCF découle aussi de l'attitude de l'État qui a refusé d'investir dans le service TdN depuis des décennies. L'action publique est donc nécessaire pour financer et motiver les opérateurs sur le long terme et les amener à résoudre les graves dysfonctionnements.

La mobilisation donne des résultats. Suite à un énième « coup de gueule » des parlementaires des Hautes-Alpes pour le Paris-Briançon⁹⁸, M. Pepy promet d'« améliorer l'attractivité du service, à la fois par un travail sur les prix, la visibilité des offres mais aussi par le confort et les services à bord »⁹⁹.



Philippe Duron
@PhilippeDuron

La SNCF assurait à la commission TET d'avenir qu'il n'y avait plus d'avenir pour les trains de nuit ! Quel retournement de situation @tdiethinktank @ihedate

Karima Delli @KarimaDelli · 15h

Dans quelques minutes, inauguration du #traindenuit Vienne-Bruxelles ! Le train de nuit : mobilité d'avenir, peu énergivore, pour traverser l'Hexagone et l'Europe le temps d'un rêve ! #loveyourplanet #onledefendonleprend



6:50 PM · Jan 19, 2020 · Twitter for iPhone

3. « Dépassés, déficitaires et vides » : les prétextes masquent un potentiel exceptionnel

3.1/ Comment la DB a truqué les chiffres de ses trains de nuit pour les démanteler

Le mouvement social européen pour le retour des TdN¹⁰⁰ a montré que les chemins de fer allemands Deutsche Bahn (DB) ont noirci le tableau des TdN pour les démanteler¹⁰¹ : « Les TdN sont rentables, c'est dans les bureaux de l'entreprise que le déficit se crée », explique Joachim Holstein, porte-parole du conseil économique de la filiale European Railservice de la DB. « Ils prennent en compte des coûts, qui ne sont pas occasionnés par les TdN. [...] Les bilans seraient délibérément orientés de manière à ce que des pertes apparaissent. »¹⁰² La polémique s'amplifie jusque sur la 1ère chaîne de télévision allemande¹⁰³. Et le scandale mobilise désormais le parlement.

En février 2017, le directeur Grandes Lignes des chemins de fer autrichiens (ÖBB), M. Kurt Bauer, a expliqué aux députés allemands qu'on peut gagner de l'argent avec les TdN¹⁰⁴. Points positifs : la DB a

90 @Loopsidernews, « Il y a une génération Easyjet [...] Le train de nuit [...] c'était une promiscuité [...] pas imaginable. La moyenne d'âge des voyageurs du train de nuit est passée [à] 65 ans. Ce n'est pas le produit que les jeunes attendent. » Vidéo : [4 Questions à Guillaume Pepy, PDG du groupe #SNCF](#), Twitter, 24 avril 2019

91 « Guillaume Pepy communiquait des chiffres bidons pour justifier le démantèlement des trains de nuit », Tarbes-infos, 4 nov. 2019 ; Pierre Cossard, [Guillaume Pepy n'aimait-il pas les trains de nuit ?](#), Mobilités Magazine, 6 nov. 2019 ; Une étude allemande a également montré que la moitié des voyageurs a moins de 40 ans : Christian Rath, [Nachts in die Ferien](#), Tageszeitung, 2014.

92 Michael Sivak, [The majority of vehicle buyers are older than 54](#), GreenCarCongress, 12 nov. 2019

93 Richard Orange, [Greta Thunberg's train journey through Europe highlights no-fly movement](#), The Guardian, 26 avril 2019

94 [Nos dortoirs jusqu'à 12 personnes, nos chambres jusqu'à 6 personnes, nos cabines pour 1 personne](#), Dormir à Paris-Gentilly, joandjoe.com

95 [SNCF : quel avenir pour les Intercités ?](#), Le Parisien, 29 janvier 2016

96 [Imaginer le train de nuit du futur](#), Vidéo - Choisir Quartier Libre, 21 avril 2017 ; Caroline Chabrol, « [#hackathon pour rêver ensemble le futur du train de nuit #Intercités](#) », Vidéo, Twitter, 1er juin 2017 ; [Intercités s'associe à l'école camondo afin de réimaginer les trains de nuit](#), Communiqué de presse SNCF Camondo, 21 avril 2017 ; M.-H. P., [Trains de nuit.La SNCF rêve de nouveaux services](#), La lettre du cheminot, 1 mai 2017 ; [La SNCF réfléchit à ses trains de nuit... enfin ?](#), Transportrail, 27 avril 2017

97 En 2019, SNCF Intercités a réalisé une première timide campagne de promotion pour le TdN.

98 [Hautes-Alpes : les parlementaires LR et LREM mettent la pression sur la SNCF](#), Alpes1, 2 Août 2017

99 [Hautes-Alpes : Guillaume Pepy promet une modernisation du Paris-Briançon](#), Alpes1, 3 août 2017 ; [Hautes-Alpes : « Briançon, son lien avec la capitale c'est le train de nuit » G.Pépy](#), Alpes 1, 16 Mai 2018 ; en 2020 la situation se reproduit : [Les trains Valence-Briançon et Paris-Briançon de retour sur les rails](#), Le Dauphiné, 20 janv. 2020

100 Voir <https://www.nachtzug-bleibt.eu/> et <https://back-on-track.eu/>

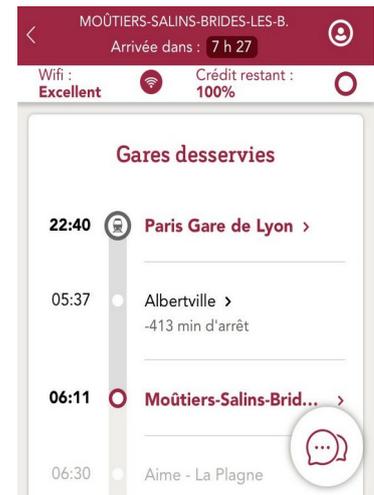
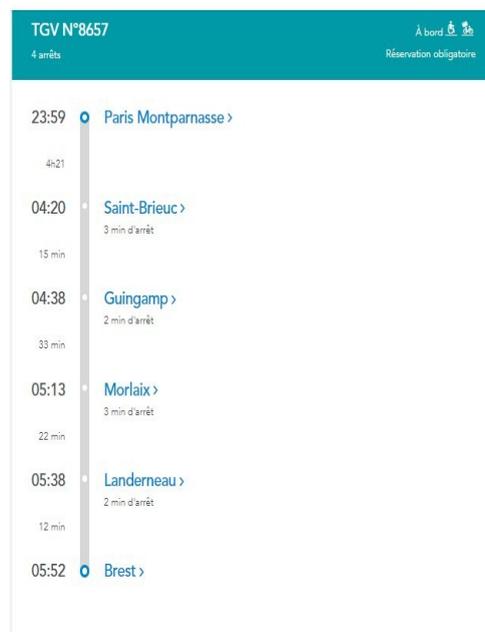
101 Johannes Hirschlach, [Comment la DB a truqué les chiffres de ses trains de nuit pour les démanteler](#), traduit sur Mediapart, 13 févr. 2018

102 [Comment la Deutsche Bahn noircit le tableau de ses trains de nuit](#), Nikolaus Doll, Max Zimmermann, Die Welt, 1er juin 2016 ; Également cité dans : Barclay Ballard, [Night trains to return as European train operators change track](#), EuropeanCEO, 16 oct. 2019 ; plus d'infos chiffrées dans [„Entwicklung eines attraktiven europäischen Nachtzugsystems und Potenziale für den Nachtzugverkehr“](#), Fraunhofer, 19 oct. 2017 (p 15).

103 [\[ALLEMAGNE/AUTRICHE\] La Renaissance du Train Couchettes](#), TV nationale allemande n°1, 5 juil. 2017

104 Voir aussi : Stefan Schirmer, [Relance des trains de nuit : quelle est la stratégie de l'Autriche ?](#) (traduction), Die Zeit, 9 déc. 2017

cessé de qualifier les usagers des TdN de « phobiques de l'avion »¹⁰⁵ pour finalement expliquer que « la demande a augmenté »¹⁰⁶ (+17% en 2016).¹⁰⁷ En réalité la demande a toujours été là, mais elle était non satisfaite.



La SNCF propose une offre en TGV de nuit (non quotidienne) en 2019 : le TGV roule à petite vitesse et le confort en siège est mal adapté au voyage nocturne. (Il existe aussi Londres-Bourg Saint Maurice en Eurostar de nuit)

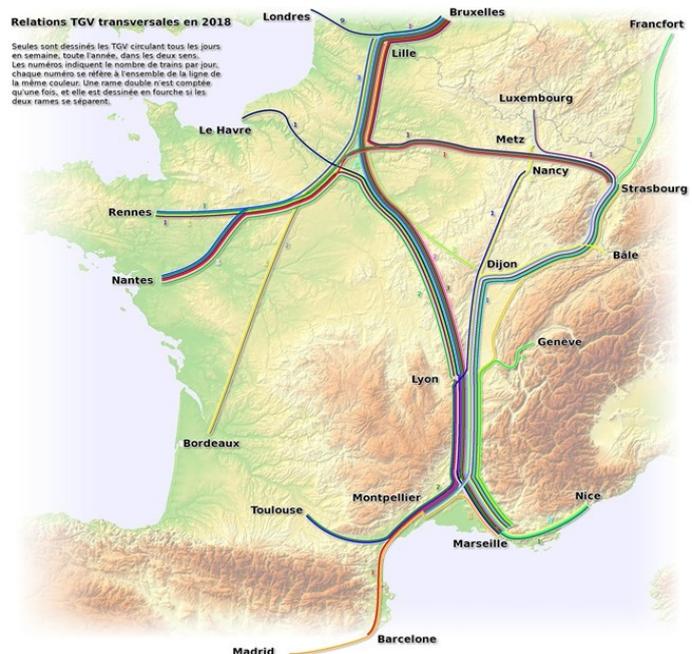
Les mêmes prétextes ont été utilisés dans différents pays, parfois d'une manière très similaire. Voici à continuation un tour d'horizon des justifications utilisées en France¹⁰⁸.

Les liaisons transversales demandent souvent de 4h à 10h de trajet en TGV (carte 2018). En 2019 et 2020, la SNCF tend à réduire l'offre de TGV transversaux¹⁰⁹. Pourquoi ne pas remettre des TdN ?

3.2/ « Trop lent » ? Comme le lièvre et la tortue, l'optimisation du temps peut passer par la lenteur

Pour le Sénateur Ronan Dantec « On se trompe sur la question de la vitesse [...]. Le train de nuit c'est une manière de gagner du temps. [...] Ca peut ramener véritablement des gens sur le rail. »¹¹⁰

En 2018, le trajet Metz-Nice en TGV



¹⁰⁵ De fait de nombreuses personnes n'aiment pas prendre l'avion, ou ne peuvent pas le prendre pour des raisons de santé.

¹⁰⁶ Ouiautraindenuit, [Les chemins de fer allemands envisagent de lancer des trains de nuit en coopération](#), Mediapart, 16 sept. 2019

¹⁰⁷ [„Entwicklung eines attraktiven europäischen Nachtzugsystems und Potenziale für den Nachtzugverkehr von, nach und innerhalb Deutschlands“](#), Fraunhofer, 19 oct. 2017 (page 29).

¹⁰⁸ Voir aussi Oui au train de nuit, [5 intox de la SNCF pour démanteler les trains de nuit](#), Mediapart, 16 janv. 2018

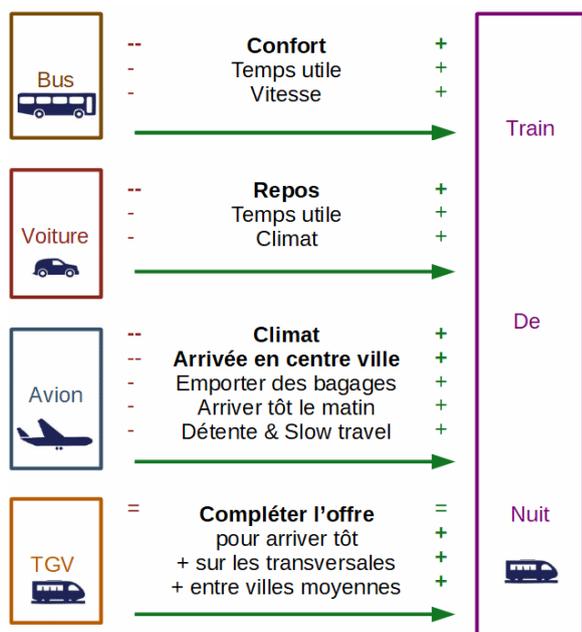
¹⁰⁹ [Toulouse : Fin des TGV vers le Grand Est](#), Actu TER Occitanie, 22 sept. 2018

¹¹⁰ Ronan Dantec, [Débat de la Loi d'Orientation Mobilités](#), Amendement n° 119 (adopté), Sénat, 19 mars 2019

direct¹¹¹ durait 9h37. En 2020, Nancy-Nice toujours en TGV direct demande 10h10 de temps de trajet.¹¹² De fait, beaucoup d'usagers préféreraient ne pas y passer la journée. Il serait idéal de disposer d'un horaire de nuit, d'une couchette et de se réveiller à destination sans journée perdue.

Désormais, la SNCF tend à supprimer ces TGV « intersecteurs » transversaux et lents¹¹³. Il serait donc d'autant plus pertinent de créer une offre en TdN. Malheureusement Guillaume Pepy simplifie radicalement la géographie de l'Hexagone, en la résumant à des liaisons radiales entre Paris et les métropoles. Dans cette perspective les TdN disparaissent « *quand on vous dit : "il faut 9 heures pour faire Paris-Marseille", il y a peut-être des gens qui se disent qu'il y a un TGV qui le fait en 3 heures* ».

Pourtant les liaisons transversales et certaines radiales ne sont pas équipées de LGV. Et sur les radiales LGV de plus de 700 km, le « saut de nuit » pendant le sommeil permet de « **traverser l'Hexagone en une heure : ½ heure pour s'endormir et ½ heure pour se réveiller !** ». Il est tout à fait adapté surtout quand on veut arriver tôt à destination.¹¹⁴



Le train de nuit possède des avantages compétitifs face à chacune des autres mobilités longue distance.

En 2015 la commission « TET d'avenir » analyse que « *la généralisation d'hôtels à bas coûts a rendu compétitifs des modes de transport associant déplacement de jour la veille et nuit sur place* ». ¹¹⁵ Et pour M. Pepy « *les gens préfèrent dormir dans un hôtel pas cher* ». Et pourtant, un déplacement en TdN prend moins de temps qu'un voyage en TGV avec une nuit d'hôtel. Et c'est aussi moins cher, d'autant plus que l'hôtel – surtout en centre ville, proche des gares d'arrivées – reste perçu comme cher par un grand nombre de français.

Pour le sénateur Guillaume Gontard « *le train de nuit est une offre de transport qui n'a pas de concurrent sur les longues distances. Aucune autre offre ne permet à un travailleur résidant dans le sud de la France et travaillant en région parisienne de passer une soirée avec sa famille avant de prendre son train et d'arriver sur son lieu de travail tôt le matin.* » ¹¹⁶

Il a fallu attendre 2019 pour que Élisabeth Borne clôture le débat : le TdN « *ça permet d'économiser du temps et de l'argent, notamment des nuits d'hôtel à l'aller comme au retour* » ¹¹⁷.

En réalité la SNCF connaît bien les avantages du voyage de nuit : elle a longtemps financé les autocars Ouibus qui sillonnent l'Hexagone de nuit (dont Paris-Marseille, en 11h40). Pour leur part, les Flixbus traversent l'Europe avec le slogan « *Dites oui aux bus de nuit et dormez jusqu'à destination* » ¹¹⁸. Sur certaines liaisons Paris-Savoie et Paris-Brest, les TdN ont été supprimés, et des TGV de nuit assurent certains services, équipés uniquement de sièges (peu) inclinables. Un Intercité avec uniquement des places assises circule de nuit une fois par semaine sur Paris-Cherbourg (400 km), preuve que le TdN a toujours du sens, même pour des liaisons à partir de 400 ou 500 km. ¹¹⁹

Temps de trajet	TGV	bus	TdN temps subjectif	TdN temps chrono
Paris-Marseille	3h	11h30	1 h : « ½ h pour s'endormir et ½ h pour se réveiller »	8h35 en 2017
Metz-Nice	TGV direct en 9h30 en 2018 8h30 avec changement en 2019	15h30 avec changement		13h en 2014

111 TGV 6820 départ de Metz 6h00 arrivée à Nice Ville à 15h37 ; retour par TGV 6864 départ de Nice Ville 12h23 arrivée Metz 21h57

112 TGV Inoui 5537 : départ Nancy 12h27, arrivée Nice Ville 22h37 ; retour par TGV Inoui 5516 départ Nice 6h53, arrivée Nancy 17h04

113 [SNCF : la ligne TGV directe Metz-Nice supprimée à partir du mois de décembre](#), actu.fr, 26 sept. 2018

114 Sarah Lefèvre, [Les 8 arguments du PDG de la SNCF pour supprimer les trains de nuit sont bidons](#), StreetVox, 23 mars 2017

115 Commission Duron « TET d'avenir », *TET: Agir pour l'avenir*, 25 mai 2015

116 ["Pour répondre à l'urgence climatique par le développement ferroviaire : promouvons les auto-trains et intercitys de nuit"](#), Sénat, 20 nov. 2019

117 [Réponse d'Élisabeth Borne sur l'amendement 2627, Débat sur la Loi Mobilités](#), Assemblée Nationale, 13 juin 2019 (minute 16'40")

118 Simon Hamy, [Les « cars Macron » ne démissionnent pas : le point au départ de Périgueux](#), *Sud Ouest*, 31 août 2016 ; « [Dormez jusqu'à votre destination avec nos bus de nuit](#) », *Flixbus*

119 Jean-Marc De Jaeger, [Cinq trains de nuit que l'on peut encore emprunter depuis Paris](#), *Le Figaro*, 22 août 2019

3.3/ Les taux d'occupation sont bons mais l'État voit des trains « vides »

En 2016, le gouvernement Valls a validé le démantèlement de la quasi-totalité des TdN en argumentant que la « *fréquentation est en baisse de 25% depuis 2011* ». Il y a là une terrible erreur d'interprétation des statistiques car la diminution du nombre de voyageurs découle en réalité de la réduction du... nombre de trains¹²⁰.

En 2017, la direction SNCF Intercités a pourtant contre-argumenté que « *la fréquentation des trains de nuit ne s'est pas dégradée depuis trois ans. Les voyageurs sont toujours là. Les trains sont même souvent complets* »¹²¹. Il a fallu l'intervention de parlementaires¹²² pour que enfin en

2019 l'Autorité de Régulation des Transports (ART) rectifie : « **en 2015, le taux d'occupation des trains de nuit (47 %) était près de 10 points au-dessus de la moyenne de l'activité Intercités.** » Le taux d'occupation dépasse 49% en 2016, et « *la ligne Paris – Nice – Vintimille [...] affichait le plus fort taux d'occupation de l'offre de nuit en 2017 (56 %) ».*¹²³

Notons que **ces taux d'occupation sont déjà proches de l'optimal**. Sur un trajet entre Paris et Lyon, les TGV peuvent se permettre d'afficher complet. Car si le TGV de 17h est complet, le voyageur peut se reporter sur celui de 17h30. En revanche, le TdN ne circule qu'une fois par jour, vers des territoires où il y a peu d'offres alternatives. Un taux d'occupation moyen supérieur à 60 % impliquerait qu'au moindre pic de fréquentation le train laisse trop de voyageurs sans solution de déplacement.

Ainsi le taux d'occupation des TER est du 25 % d'après la Cour des comptes. Rappelons aussi que l'automobile 5 place roule pour les longues distances en moyenne avec 1,9 personnes à bord¹²⁴. C'est-à-dire 38 % de taux d'occupation.

L'étude commandé par la ministère des transports allemand confirme : « *Étant donné que les recherches et les expériences existantes permettent d'affirmer, avec un degré raisonnable de certitude, qu'un taux d'occupation de 50 % est atteignable par la mise en place d'une offre séduisante, il est possible de conclure que le train de nuit est un atout sur le plan de la politique climatique. C'est pourquoi un réseau de trains de nuit performant, doté d'une bonne couverture géographique, répondant aux attentes des voyageurs, exploitant tous les gisements de demande potentielle et présentant un haut degré de ponctualité, comme le prévoit le concept stratégique présenté dans le cadre de cette étude, est tout à fait pertinent.* »¹²⁵



M Pepy a déclaré « *il n'y avait pas énormément de monde dedans, sauf les vendredis et dimanches* »¹²⁶.

Ci-contre une photo du **jeudi 27 octobre 2016**, gare d'Austerlitz, où tous les TdN affichent complet.

Destination	Time	Status
Briançon	21h22	Train Complet
Nice Ville	21h22	Train Complet
Latour de Carle	21h39	Train Complet
Port Bou	21h39	Train Complet
Rodez	22h52	Train Complet

120 Dans la période 2011 - 2015, trois lignes ont été supprimées (Genève-Irun, Vintimille-Irun et Paris-Luchon). Le nombre de voitures et de jours de circulation s'est réduit sur certaines lignes (pour exemple le Paris-Tarbes-Irun passe de quotidien à 3 circulations par semaine). Les circulations pour pics saisonniers sont devenues rares (jusqu'à 3 TdN de renfort circulaient les nuits de forte fréquentation, par exemple sur le Paris-Nice). Enfin, le nombre de déprogrammations « pour travaux » en période de grande affluence a fortement augmenté.

121 Interview de Sean Clairin, dans Clara Griot, Fériel Naoura, [Voie de disparition](#), Le Quatre heures, 1er août 2017

122 Sénatrices Viviane Artigalas et Maryse Carrère, [Courrier à l'ART sur les Intercités de nuit - Publication de chiffres-clés](#), 24 oct. 2018

123 [Le marché français du transport ferroviaire de voyageurs, 2018 Vol.1](#), ART, août 2019 (page 35) ; En 2015, le taux d'occupation moyen des Intercités est de 35%. « **Les trains de nuit ont un taux de remplissage bien supérieur à la moyenne des Intercités**, puisque celui de la liaison ayant le plus faible taux de remplissage, Paris-Savoie, est de 38% ; toutes les autres lignes ont un taux de remplissage supérieur ou égal à 43%, la ligne la plus performante (Paris-Hendaye) atteignant 53%. ». Voir Étude sur l'évolution de l'offre Intercités suite aux annonces du Secrétaire d'Etat Alain Vidalies du 21/07/2016, Laurent Kestel et Adrien Coldrey, [DEGEST](#), 21 nov 2016. A titre de comparaison, en 2016 les taux d'occupations moyens sont de 67% pour les TGV, 42% pour les Intercités et 25% pour les TER, selon [L'Arafer publie son 1er bilan du transport ferroviaire de voyageurs en France](#), ARAFER, 16 nov. 2017

124 Grégoire Hamon, [Blablacar double le taux de remplissage des voitures](#), Bus Car Connexion, 1er avril 2019

125 [„Entwicklung eines attraktiven europäischen Nachtzugsystems und Potenziale für den Nachtzugverkehr“](#), Fraunhofer, 19 oct. 2017 (section 7).

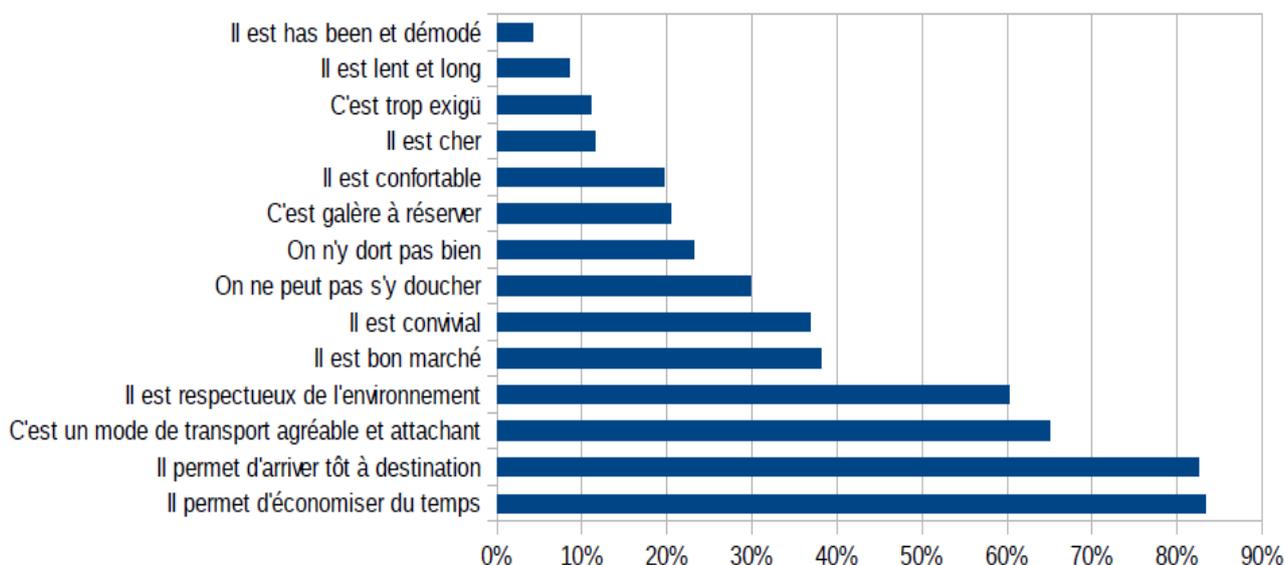
126 Sarah Lefèvre, [Les 8 arguments du PDG de la SNCF pour supprimer les trains de nuit sont bidons](#), StreetVox, 23 mars 2017

Par ailleurs les TdN sont fortement capacitaires : l'Occitan (Paris-Rodez/Latour de Carol/Portbou est composé de 16 voitures et offre 876 places¹²⁷ avec un taux d'occupation de 55%, soit **480 voyageurs par train** ! Pour comparaison il y a 78 voyageurs en moyenne dans les TER.¹²⁸ Pour justifier le démantèlement, le rapport Duron a argumenté que les coûts d'exploitation des Intercités (non publiés) sont « *particulièrement forts et nécessitent donc d'atteindre des taux de remplissage très élevés pour en viabiliser l'exploitation (près de 450 voyageurs par train)* ». Il n'a bien sûr pas pris la peine de publier le nombre de voyageurs moyen par TdN (cette donnée n'est toujours pas publiée en 2019).

3.4/ Le TdN est plébiscité par ses usagers, mais l'État affirme qu'il ne répond plus aux besoins

Pour Sean Clairin, ex-directeur des Intercités de nuit, « *bien que très mal en point, matériel vétuste et horaires dégradés, les trains de nuit qui ont circulé depuis 2013 ont vu leurs trafics augmenter avec un [indice de satisfaction client] NPS¹²⁹ > 25 en 2017* »¹³⁰. Un NPS positif est considéré comme bon. Pour comparaison la Cour des Comptes donne les NPS des TGV et TER (voir tableau).¹³¹ Le TdN est de fait très populaire dans les sondages¹³². Le TdN serait même **le train le plus recommandé par ses utilisateurs**. Le Ministère des Transports a pu pour sa part observer en 2018 que « *malgré l'ouverture tardive de la vente des billets, cette offre de transport a été plébiscitée par les vacanciers et les trains ont affiché complet pour les vacances de Noël.* »¹³³

Train	NPS	année
TdN	> 25	2017
TGV	13	2017
TER	-16,7	2017



Un sondage 2018 sur les trains de nuit permet de comprendre la perception du service par le public¹³⁴

Autre prétexte avancé par l'État : « *L'offre de nuit ne répond plus de manière satisfaisante aux besoins des voyageurs* ». Ce prétexte joue sur une ambiguïté car on ne sait pas s'il pointe le concept même de TdN ou la vétusté du service actuel. Il est par ailleurs en contradiction avec la consultation publique sur les Intercités menée en 2015¹³⁵, qui montre tout autre chose : « *Une majorité de réponses positives est donnée sur quatre critères : confort (62% de satisfaits), nombre d'arrêts (79% de satisfaits), temps de parcours (55% de satisfaits) et horaires (51% de satisfaits).* » Par ailleurs, « *une majorité des répondants (56%) se dit*

127 Chaque voiture Corail transporte 60 passagers en couchette 2ème classe, 36 en couchette 1ère classe et 76 en sièges inclinables. Le TdN Occitan Paris-Rodez/Latour-de-Carol/Portbou offre 876 places sur 16 voitures (soit une moyenne de 55 places par voiture).

128 Les transports express régionaux à l'heure de l'ouverture à la concurrence, Cour des Comptes, 23 oct. 2019 (page 46)

129 Le Net Promoter Score® (NPS), est un indicateur de la propension des clients à recommander un produit. B.Bathelot, Net Promoter Score®, Définition Marketing, 16 nov. 2017

130 Sean Clairin, l'ex-directeur des Intercités de nuit, Twitter, 18 fév. 2018

131 Les transports express régionaux à l'heure de l'ouverture à la concurrence, Cour des Comptes, 23 oct. 2019 (pages 42, 91 et 150)

132 TNS Sofres, Etats Généraux du Rail et de l'InterModalité, sondage pour la Région Occitanie, juillet 2016 : 65% des personnes ayant emprunté un TER, Intercité, TGV ou autocar régional déclare que les trains de nuit devraient être maintenus. Autre sondage RTL : 55% des sondés « regrettent la quasi-disparition des trains de nuit » : voir [ici \(sondage en bas de page\)](#).

133 Question de Mme Pascale Boyer au Ministère des Transports, Assemblée Nationale, Question n°3383 du 8 nov. 2017, réponse le 8 mai 2018

134 Sébastien Bosvieux, L'avenir des trains de nuit, Idées et propositions d'usagers pour améliorer le service, 8 mars 2018

135 Voir l'encadré 7 dans Commission Duron, TET: Agir pour l'avenir, 25 mai 2015, p. 28-29

contre une amélioration du temps de parcours si elle se traduisait par un renchérissement du billet ».

Le TdN crée la surprise : le niveau de dysfonctionnement et la vétusté seraient fatals à tout autre mode de transport. Les lignes aériennes seraient-elles viables si elles ne sortaient à la réservation que 2 semaines avant le décollage, sans bénéficier d'aucun effort de communication et qu'une fois sur 3 l'avion ne part pas ou n'arrive pas à destination ? Pour le TdN, **la vétusté et la fiabilité aléatoire sont compensées par l'énorme avantage du saut de nuit.** « C'est pratique » répondent en masse les usagers. Les très bons indicateurs qui se maintiennent malgré le service dégradé présagent de l'énorme **potentiel de relance des TdN à haut niveau de service.**

3.5/ Le TdN est l'un des trains qui s'autofinance le mieux, mais l'État déclare le coût insupportable

Pour la Cour des Comptes, « **l'activité TET [Intercités] reste cependant l'activité conventionnée la moins subventionnée. Globalement déficitaire à hauteur d'environ 25 %, elle se situe dans une situation beaucoup plus avantageuse que les activités des TER (65 %) et du Transilien (62 %) »**¹³⁶. Pour la direction Intercités, les trains de nuit « **c'est 1 € de chiffre d'affaires pour 2 € de charges** »¹³⁷. Cette situation n'est pas du tout spécifique aux Intercités : les transports publics urbains, affichent le plus souvent un taux de couverture très inférieur à 50%.¹³⁸ Pour encourager les régions à mettre les TER en concurrence, la Cour des Comptes analyse comme exemple à suivre les trains régionaux en Allemagne, Suède et Suisse. Elle montre qu'ils s'autofinancent à 50 %.¹³⁹ Un autofinancement à 50 % semble donc déjà un optimum pour les transports publics !

Source : ARAFER en 2015	Revenus (en millions d'euros HT)	% des concours publics dans les Revenus
TER	3 971	74 %
Transilien	2 733	62 %
Intercités	927	32 %

Transports publics	Pays	Revenus	% des concours publics
TdN	France		50 %
TER	Suède	4,5 M€	50 %
Trains + cars régionaux	Suisse	3,6 Md CH	50 %

L'État a répété de 2015 à 2017 un prétexte tiré du rapport Duron¹⁴⁰ : « **le déficit des lignes de nuit représente environ 25 % du déficit de l'ensemble des lignes TET alors même qu'elles ne représentent que 3 % des voyages** ». Là aussi l'argument n'est pas spécifique aux TdN puisque M. Duron souligne également que « **le TGV c'est 38% des dépenses d'investissement depuis 25 ans pour 2% des usagers.** »¹⁴¹ Explication : compter en nombre de « voyages » désavantage les transports longue distance. Un trajet de 800 km sera toujours plus cher qu'un trajet de 150 km. Or en 2015, la distance moyenne parcourue par passager en Intercités (de jour) était de 136 km¹⁴² alors que les distances parcourues en TdN font autour de 800 km, ce qui permet d'expliquer une bonne partie du « surcoût apparent »¹⁴³.

La commission Duron compare tous les Intercités de jour (ICJ) en subventions/voyageur/km¹⁴⁴. Mais elle a malencontreusement omis de publier cet indicateur pour les Intercités de Nuit. Pour palier à ce manque, nous avons réalisé ce calcul à partir des données « TET d'avenir » (voir graphique). Surprise : les TdN demandent en moyenne une subvention de 18 €/voyageur/100km, moindre que les Intercités de jour (23 €/voyageur/100km)¹⁴⁵ et que les TER (30 €/voyageur/100km)¹⁴⁶. **Le « déficit » n'est donc pas lié aux TdN. Il est structurel à tous les trains conventionnés de la SNCF et plus largement aux transports publics.** Rebondissement en 2018 : Les nouveaux chiffres publiés par le Ministère montrent un besoin de subvention encore moindre pour les TdN : 6 €/voy*100km.¹⁴⁷ Les TdN s'autofinanceraient donc particulièrement

¹³⁶ Cour des Comptes, *Trains d'Équilibre du Territoire*, 2 juil. 2014, p12 (document public non disponible sur internet).

¹³⁷ Cité par Clara Griot, Fériel Naoura, *Voie de disparition*, Le Quatre heures, 1er août 2017

¹³⁸ Voir Étude sur l'évolution de l'offre Intercités, Laurent Kestel et Adrien Coldrey, *DEGEST*, 21 nov. 2016 (page 13)

¹³⁹ *Les transports express régionaux à l'heure de l'ouverture à la concurrence*, Cour des Comptes, 23 oct. 2019 (pages 121 et 130)

¹⁴⁰ *Les Intercités de nuit reviennent en Europe : actualisons l'expertise ! Relecture du rapport Duron*, OUI au train de nuit, 9 janv. 2018

¹⁴¹ *Le TGV équivaut à 38% des dépenses, pour 2% des usagers*, Interview video de P. Duron, RTL, 3 juil. 2017 (Minute 2'15")

¹⁴² *Le marché français du transport ferroviaire de voyageurs 2015-2016*, ARAFER, 16 nov. 2017 (page 29)

¹⁴³ Les TdN réaliseraient 27,2% des trains*kilomètre de l'offre TET, ce qui est cohérent avec le 25% du déficit, d'après : Étude sur l'évolution de l'offre Intercités, L. Kestel et A. Coldrey, *DEGEST*, 21 nov. 2016 ; Pour sa part la Cour des Comptes laisse entendre qu'en 2013 les TdN représentaient 42,5% du chiffre d'affaire des trains Intercités : Cour des Comptes, *Les trains Intercités : sortir de l'indécision*, fév. 2015, p. 231

¹⁴⁴ Voir l'encadré 7 dans Commission Duron, *TET: Agir pour l'avenir*, 25 mai 2015, p. 28-29

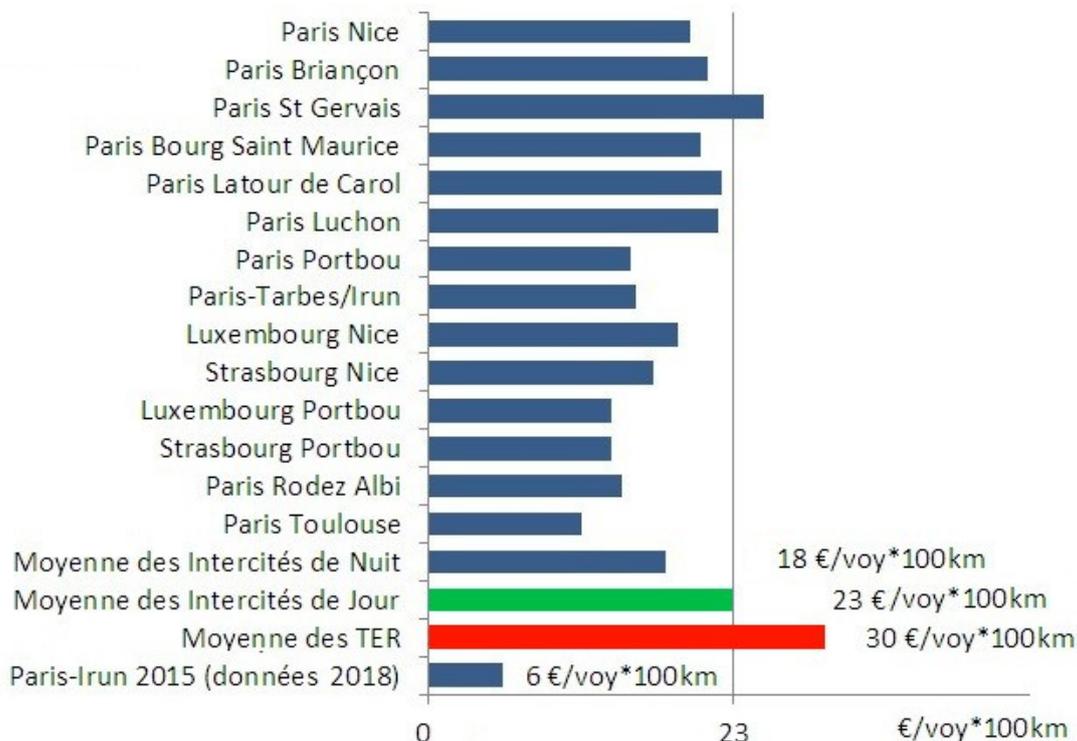
¹⁴⁵ Pour les Intercités de Jour : « *si on rapporte ce montant au kilométrage de chaque trajet, on obtient un coût par voyageur et par kilomètre très variable, par rapport à un subventionnement moyen de 0,23 € par voyageur et par kilomètre.* », Commission Duron 2015, (page 21)

¹⁴⁶ *Le marché français du transport ferroviaire de voyageurs 2015-2016*, L'observatoire des transports et de la mobilité, ARAFER, 16 nov. 2017 (page 42). Ce rapport donne également la distance moyenne pour les TER en 2016 : 83 km

¹⁴⁷ « *la ligne de nuit Paris-Hendaye était, quant à elle, subventionnée à hauteur de 47 % en 2015 et de 56 % en 2016, pour des déficits de 5,8 M€*

bien !

Cela laisse par ailleurs planer un doute de plus sur la consistance des informations transmises sur les TdN par SNCF Mobilités. Interpelé par les parlementaires, le secrétaire d'État aux transports Jean-Baptiste Djebbari promet la publication des chiffres des TdN pour juin 2020 « *La SNCF – à l'exception des données qui ont trait par exemple au savoir-faire industriel et commercial – communiquera ces données évidemment dans l'intérêt général. Nous y veillerons* »¹⁴⁸.



Subventions par voyageur*100 kilomètres : les TdN s'autofinancent mieux que les ICJ et les TER.

A l'opposé des déclarations de la SNCF, **le TdN pourrait même être l'un des rares trains à pouvoir s'approcher de l'autofinancement !** Il est en effet exceptionnel qu'un train s'autofinance avec la vente des billets. Les TGV pour leur part ne payent pas l'intégralité des coûts de construction et d'entretien des infrastructures.

3.6/ « Dépassé », vraiment ? un précédent : la renaissance du tramway

Le rapport Duron a expliqué que « *La visibilité n'est pas suffisante pour envisager un investissement dans un matériel dont la durée de vie avoisine 40 ans.* » Ce **manque de vision d'avenir** pour les trains de nuit est l'une des véritables causes du démantèlement. Le choix semble donc avoir été fait de supprimer le maximum de lignes en 2016-2017 pour éviter d'acheter de nouvelles voitures. Les voitures-couchettes existantes arrivaient en effet en fin de vie en 2018-2019, faute d'une rénovation importante.¹⁴⁹

En quelques décennies, nous sommes passés du « tout routier » au « tout-TGV », puis à l'autocar et plus récemment au tout aérien pour désenclaver les territoires. La roue tourne déjà vers les trains de type Intercité. Aussi supprimer les TdN, une des alternatives les plus écologiques, pourrait être une erreur historique rappelant celle du démantèlement puis du retour des tramways qui eux aussi ont été négligés et ont progressivement disparu après 1920 pour renaître difficilement à partir 1980.¹⁵⁰ A l'époque, « *adapter la ville à la voiture* » générait une émulation populaire et captait l'essentiel de l'investissement public pour la mobilité urbaine. « *Ringard* » il y a un demi-siècle, le tramway est soudainement devenu moderne et, désormais, de nombreuses villes en rêvent.

et de 6,2 M€ et une fréquentation de 102,8 millions de voyageurs-km et de 84,7 millions de voyageurs-km respectivement sur ces deux années. », Question N° 5253 de Mme Florence Lasserre-David au Ministère des Transports, Assemblée Nationale, 6 fév. 2018, réponse du 14 août 2018. Une simple division permet de calculer que le « déficit » était en 2015 de 5,6€/voyageur*100km.

148 Amendements 75 et 142, [Débat sur la Loi d'Orientation des Mobilités](#), Assemblée Nationale, 3 sept. 2019 [vidéo minute 5'50"]

149 Cet abandon d'activité ferroviaire pour non remplacement du matériel roulant peut aussi se présenter aussi par exemple pour le fret : "[Trains des primeurs supprimés : Guillaume Pepy se dit "choqué" mais "remplacer les wagons coûte 30 millions d'euros"](#)", France Info, 14 mai 2019

150 [Les tramways de Grenoble : seconde époque \(depuis 1987\)](#), Transport urbain, 17 nov. 2019 ; [Tramways parisiens : le démantèlement](#), TransportParis, 10 janv. 2017 ; Laure Gabus, [Ce que le tram 12 dit des Genevois](#), la Tribune de Genève, 23 mai 2012 ; Sidney Ribaux, [La petite histoire de la disparition des tramways](#) [au Canada], Journal Metro, 27 mai 2013 ; Richard Bergeron, [Le complot anti-tramway exemplaire de General Motor](#) [aux Etats-Unis], Meilleur 10 ans plus tard ! N° 239 - mai 2005 ; Agathe Perrier, [Quand le tramway allait partout dans Marseille et même jusqu'à Aix et Aubagne !](#), Made in Marseille, 20 juil. 2017 ;

3.7/ Nouvelles critiques en 2019 : « faiblement capacitaire », marché de « niche »

En 2019, les critiques précédentes ayant été dépassées, les détracteurs du TdN avancent désormais d'autres arguments :

(1) Le TdN serait un « marché de niche ». Et pourtant la faiblesse de l'offre TdN actuelle provient avant tout du manque d'investissement, et elle n'est pas définitive. Bien au contraire, elle dénote un potentiel de croissance rapidement accessible. ÖBB a déjà montré qu'en Europe, le potentiel du TdN est sous-exploité. Pour Kurt Bauer « environ 15 à 20% de notre Chiffre d'Affaire sur les longues distances vient des trains de nuit. **Ce n'est donc pas une niche et on ne traite pas ce secteur comme tel.** »¹⁵¹

Au 20ème siècle la voiture a été hégémonique. Au 21ème siècle, nous aurons sans doute un bouquet de mobilités plus diversifié. Aucune offre de mobilité n'est donc à négliger, ni le vélo, ni le tramway, ni le train de nuit. Qualifier une mobilité de « niche » est donc tout à fait déplacé.

(2) Le TdN serait **trop faiblement capacitaire**. Pourtant **le TdN Occitan offre 876 places**, et lors des pics de fréquentation **jusqu'à 4 TdN circulaient la même nuit** de Paris à Nice. Pour comparaison les avions qui réalisent des distances similaires ont une capacité bien moindre : l'Airbus A320 offre au maximum 186 places, l'A321neo possède 239 places au maximum et le Boeing 737-800 (utilisé par Ryanair) offre 215 places au maximum.

Contrairement aux idées reçues la Grande Vitesse n'est pas plus capacitaire : les trains lents et la « *domestication du trafic* » permettent de faire passer plus de trains sur la même voie. Ainsi « *l'intervalle entre deux trains est réduit à 85 secondes* » en heure de pointe sur le métro 14 à Paris, soit 42 trains par heure.¹⁵² Le RER B propose 20 trains par heure (toutes les 3 minutes), avec un tunnel à 32 trains par heure (toutes les 2 minutes).¹⁵³ Pour comparaison, la Grande Vitesse réduit le débit, à 12 trains par heure (toutes les 5 minutes), avec une pose importante la nuit, donc seulement 240 trains par jour. Les trains lents – s'ils sont modernisés – ont donc un plus grand débit horaire pour créer du transport de masse.

(3) Les TdN font **du bruit la nuit** ? Dans tous les cas, pour arriver tôt à destination les avions (et les TGV) démarrent très tôt le matin et circulent tard le soir, ce qui crée des nuisances sonores. Les autoroutes (bus de nuit, voitures et camions) font aussi du bruit et gênent de nombreux riverains. Le bruit augmente avec la vitesse et le poids. Les trains lents produisent beaucoup moins de bruit que les TGV. Faire rouler les trains lentement dans les agglomérations permet encore de réduire le bruit. Les TdN sont beaucoup plus légers que les trains de fret qui circulent aussi de nuit. Pour le réseau classique, la régénération des voies et le renouvellement du matériel roulant permettent de réduire le bruit. Par ailleurs, des installations anti-bruit gagneront à être installées lors de la modernisation du réseau. Au final, le TdN peut devenir une des mobilités longue distance les plus vertueuses pour réduire le bruit.

(4) Pour Jean-Baptiste Djebbari « *la démographie de l'Europe centrale permet la mise en place de lignes reliant des agglomérations de plusieurs millions d'habitants entre Berlin, Prague, Budapest, ce qui n'est pas le cas chez nous, en raison d'une densité de population plus faible.* »¹⁵⁴

La faible densité de population peut rendre non pertinents les grands chantiers de LGV, qui demandent un trafic important : LISEA, le concessionnaire de la LGV Tours-Bordeaux a exigé et obtenu le passage d'au moins 33 TGV AR/jour, dont 18,5 A/R directs¹⁵⁵. Par contre les TdN sont toujours pertinents dès un A/R par jour ! Le TdN offre un **horaire unique optimisé** qui convient au plus grand nombre. Les TdN circulent en Suède avec une densité de population bien moindre qu'en France.

Les métropoles françaises (hors Paris), sont mal reliées entre elles par TGV, et leur population est loin d'être négligeable. De plus il est connu que le trafic est plus important entre les villes d'un même pays : la traversée des frontières réduit fortement la demande. Les métropoles françaises constituent donc un marché important pour des TdN transversaux, et elles sont en capacité de remplir au moins un train quotidien !

Pour sa part Paris est une plus grosse métropole que Berlin, Prague et Budapest. Elle peut participer à alimenter le trafic radial.

Aire urbaine	Population en millions d'habitants
Lyon	2,31
Marseille	1,76
Toulouse	1,35
Bordeaux	1,23
Lille	1,19
Nice	1,01
Nantes	0,96
Strasbourg	0,79
Rennes	0,73

151 [Le retour du train de nuit pour limiter le réchauffement climatique ?](#), Journal Télévisé, RTS, 3 fév. 2019 (minute 6')

152 [Métro et RER : accroître les capacités de transport en sécurité](#), RATP, 12 fév. 2019

153 [RER B: des réalisations, des projets, mais une situation qui reste critique](#), AUT-IDF, 18 Oct 2013

154 Débat sur la [promotion des auto-trains et intercités de nuit](#), Sénat, 20 nov. 2019 (20h02') [[version texte](#)]

155 Claude Canellas, [La ligne TGV Paris-Bordeaux entrera en service en juillet 2017](#), Capital, 11 avril. 2016 ; Jean-Bernard Gilles, [LGV 2017 : le bras de fer entre Lisea et SNCF se durcit](#), Sud Ouest, 24 avr. 2015

3.8/ En résumé « quand on veut tuer son chien, on dit qu'il a la rage »

Les prétextes avancés pour le démantèlement sont donc remis en doute. La direction SNCF a probablement présenté des chiffres orientés pour obtenir le démantèlement, et le gouvernement a, à son tour, surinterprété ces données¹⁵⁶ : les chiffres s'éloignent de la réalité, et dénotent avant tout une volonté convergente des décideurs de se désengager¹⁵⁷. De nombreux usagers l'ont résumé ainsi : « *quand on veut tuer son chien, on dit qu'il a la rage* ». Pour le sénateur Olivier Jacquin « *la SNCF pour sa survie a aussi tué, en plus des trains de nuit, des intercitys, le fret, les petites lignes. Elle les a tué comme on sait tuer un service public, il suffit de dégrader l'offre, de ne plus entretenir le matériel et lorsque vous êtes face au mur de l'investissement, on vous regarde en disant, mais mon pauvre monsieur soyez réaliste.* »¹⁵⁸ Le message est confirmé par Elisabeth Borne qui a elle aussi regretté « *qu'on laisse se dégrader la qualité du service dans les trains de nuit jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de voyageurs et qu'on arrête ces trains.* »¹⁵⁹.

Point positif, Elisabeth Borne propose d'évaluer les trains autrement : « *J'ai bien conscience qu'on ne peut pas prendre comme référence la fréquentation qu'on peut avoir sur certaines lignes où le matériel roulant n'est pas forcément adapté et dont les infrastructures ne sont pas suffisamment en bon état pour qu'on y roule à la vitesse normale. [...] Il faut qu'on apprécie sur la base d'un service de qualité.* »¹⁶⁰. Dans le même temps les projets LGV sont reportés, tandis que les alternatives à l'avion et à la route sont de plus en plus demandés pour réduire les impacts environnementaux. Alors, au final, quelles seront les mobilités longue distance du futur ?

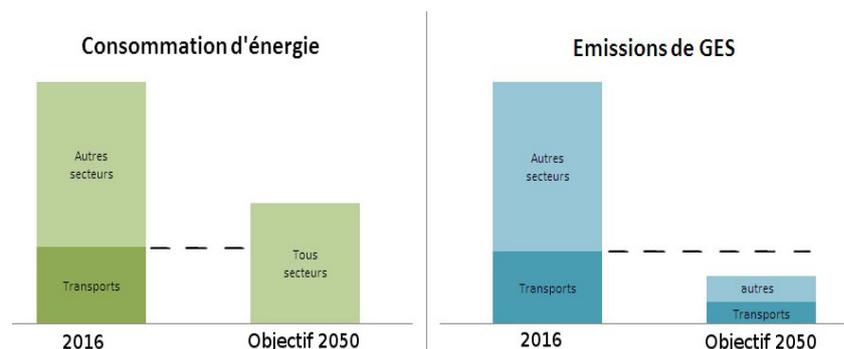
4. Quelle mobilité longue-distance pour préserver l'environnement ?

L'État a d'ores et déjà dressé un bilan et posé des objectifs pour la transition énergétique dans le secteur des transports :

	Consommation énergétique	Émissions de Gaz à effet de Serre (GES)
État des lieux des transports (2016)	consomme 32% de l'énergie finale (en France)	C'est « le plus gros contributeur » aux GES : 30% du total national. ¹⁶¹
Objectifs 2050 pour les transports	?	« atteindre au moins 70 % de réduction »
Objectifs 2050 tous secteurs	« réduire la consommation énergétique finale de 50 % en 2050 » ¹⁶² .	« une division par quatre ou cinq des émissions » ¹⁶³ , et, depuis 2019, « par un facteur supérieur à 6 ». ¹⁶⁴

Depuis plusieurs années, le ministère de la Transition Ecologique tente de construire une Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC)¹⁶⁵, avec un « défi d'actualité » : « on observe dès 2015 des résultats déviant fortement de la trajectoire SNBC [...]. Les premières estimations pour 2016 indiquent un dépassement de +6 % par rapport à l'objectif annuel. [...] d'importants progrès seront nécessaires sur le secteur transports pour maîtriser la mobilité et développer des transports bas-carbone. » En 2018, le dépassement atteint +12,6% (voir graphique page 32).

Au vu des objectif posés, si nous ne changeons pas nos modes de déplacement, les transports dévoreront à eux seuls plus de la moitié de notre quota



156 « Effectivement, la baisse de la fréquentation peut être imputable à la réduction de l'offre », confirme un cadre SNCF. « C'est l'État qui a fait cette interprétation » précise un autre (communication personnelle).

157 Voir aussi les caricatures humoristiques : « [La SNCF lance Ouivélo pour remplacer ses trains](#) », *Carfree*, 16 août 2016 ; [Transport : une enquête va être ouverte pour savoir où vont les trains de la gare d'Austerlitz](#), Le Garofi, 4 nov. 2016

158 "répondre à l'urgence climatique par le développement ferroviaire : promouvons les auto-trains et intercitys de nuit", Sénat, 20 nov. 2019 (19h02')

159 [Élisabeth Borne sur la SNCF : "Le statu quo n'est pas possible"](#), JDD, 17 fév. 2018

160 [Audition d'Élisabeth Borne](#), Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, Sénat, 20 juil. 2017, minute 12h35'

161 CGDD, Ministère de l'environnement, *Chiffres clés du Transport*, 2016 (pages 35-36 et page 11) ; ADEME, *Chiffres clés Air, Climat, Énergie*, 2014 (pages 64 et 67).

162 Voir l'art. 1.III.2° de la *Loi de Transition Énergétique*, 17 août 2015

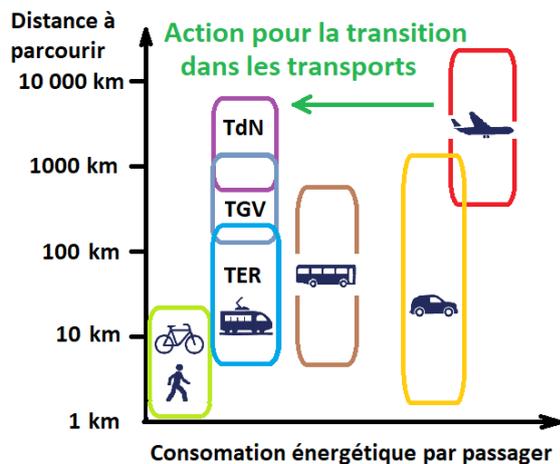
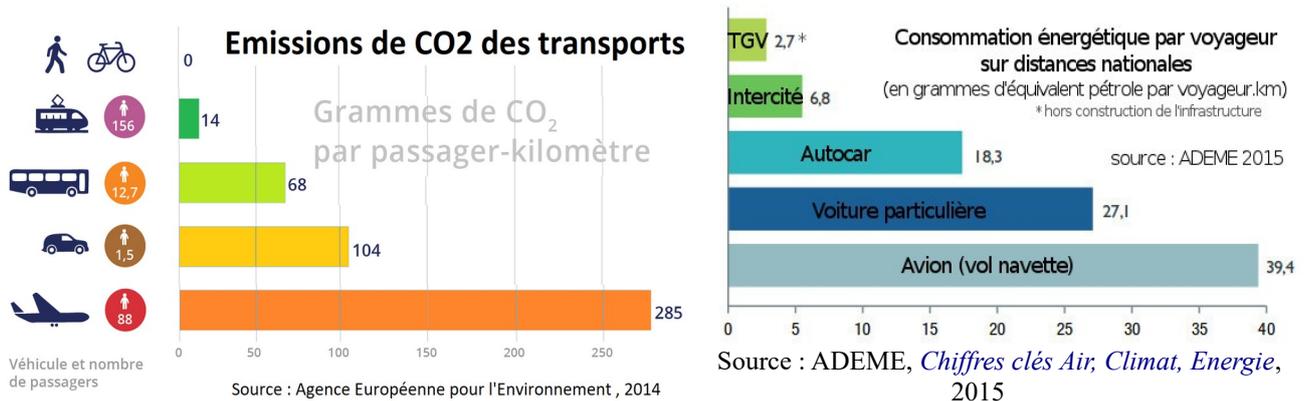
163 Voir l'art. 2 de la *Loi de Programmation fixant les Orientations de la Politique Énergétique (POPE)*, n° 2005-781 du 13 juil. 2005

164 Chap1, Art.1, alinéa 13, *Loi Énergie Climat*, Sénat, 25 juil. 2019

165 [Suivi de la Stratégie Nationale Bas-Carbone](#), Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, 2 janvier 2018

énergétique en 2050 et la totalité de notre quota de GES. Réduire la consommation énergétique rendra beaucoup plus aisée la transition vers les énergies renouvelables, puisqu'elles sont limitées en puissance. Il est d'ailleurs urgent de réduire la consommation pour augmenter la résilience face aux futures augmentations du prix de l'énergie¹⁶⁶. La pollution de l'air¹⁶⁷ est aussi de moins en moins acceptable socialement¹⁶⁸. Déjà 900 procès pour justice climatique ont été recensés dans le monde¹⁶⁹.

La loi Grenelle 1 pose qu'« il sera accordé, en matière d'infrastructures, la priorité aux investissements ferroviaires par rapport au développement de projets routiers ou aéroportuaires »¹⁷⁰. Pour sa part la Loi de Transition Énergétique encourage « les reports modaux de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres »¹⁷¹. L'Agence International de l'Energie (AIE) a souligné la pertinence du ferroviaire.¹⁷² Ainsi des investissements massifs en faveur du rail ont lieu depuis les années 2000. Malheureusement ils se sont concentrés trop exclusivement sur les grands projets de nouvelles infrastructures LGV.



Le TdN augmente le panel de solutions peu énergivores et bas carbone, là où il existe un manque : sur les longues distances.

Pour l'ex-PDG de SNCF Réseau, M. Patrick Jeantet « Le transport par train est le transport mécanisé le plus vertueux en matière écologique. [...] **Le grand projet [...] c'est maximiser l'usage du ferroviaire.** »¹⁷³ Aujourd'hui un changement de politique est en cours. Pour Patrick Jeantet « le renouvellement de nos voies existantes est en réalité bien plus vertueux en matière d'émission de carbone que la création d'une nouvelle voie. [...] Le nombre d'années au bout duquel les émissions de carbone du

chantier ont été compensées par des évitements de carbone est de 3,3 ans quand on fait de la rénovation de ligne et 7,5 ans quand on fait une ligne nouvelle. [...] La rénovation des lignes existantes plus de

166 Sophie Kloetzli, [Pic pétrolier : la hausse du prix du carburant est inévitable et il faut s'y préparer](#), Usbek & Rica, 21 mars 2019 ; Jacques Sayagh, [Carburant : trois questions sur la nouvelle envolée des prix](#), Ouest France, 24 avril 2019

167 Alizée Guilhem, « [Pour améliorer la qualité de l'air, il faut diminuer le trafic automobile par tous les moyens](#) », La Gazette des Communes, 30 mars 2018 ; Fabrice Poulouen, [Pollution de l'air: Est-ce l'heure des sanctions pour la France?](#), 20 Minutes, 31 mars 2018 ; [Médecins et associations unissent leurs voix pour rappeler l'urgence d'agir face à la pollution de l'air](#), RAC, 27 mars 2018 ;

168 [Diesel : les constructeurs nous enfument-ils ?](#), Video, Cash Investigation, 4 oct. 2017 ; [Diesel : la dangereuse exception française](#), Video Cash Investigation, oct. 2015 ; Stéphane Manier, Raphaël Rouyer, [Diesel, le scandale français](#), Video, France 5, nov. 2012

169 Anthony Berthelot, [Greta Thunberg attaque la France et quatre autres pays pour inaction climatique. Nouvelle offensive de la jeunesse contre le réchauffement climatique. Sur le terrain juridique cette fois](#), Huffingtonpost, 23 sept. 2019 ; Patricia Jolly, [L'Etat néerlandais définitivement condamné à réduire ses émissions de CO2](#), Le Monde, 20 déc. 2019 ; Jean-Baptiste Fressoz, « [La "justice" climatique n'est pas un vain mot](#) », Le Monde, 18 déc. 2018 ; [Aux États-Unis, un juge arrête des centaines de projets de forage pétroliers et gaziers](#), Reporterre & ONG Wildearth Guardians, 22 mars 2019 ; [Climat: Shell, attaqué en justice aux Pays-Bas, annonce de nouvelles mesures environnementales](#), Novethic, 12 avril 2019

170 Voir l'article 12.I de la loi [Grenelle 1](#), LOI n° 2009-967 du 3 août 2009

171 Voir les articles 36 et 40 de la [Loi de Transition Énergétique](#), 17 août 2015

172 [L'AIE souligne les « bénéfiques » du transport ferroviaire](#), Connaissance des énergies, 30 janv. 2019 ; [The Future of Rail - Opportunities for energy and the environment](#), IEA, janv. 2019

173 [Audition des Présidents de la SNCF](#), Commission des affaires européennes, Assemblée nationale, 9 nov. 2017 (minute 1h16'30")

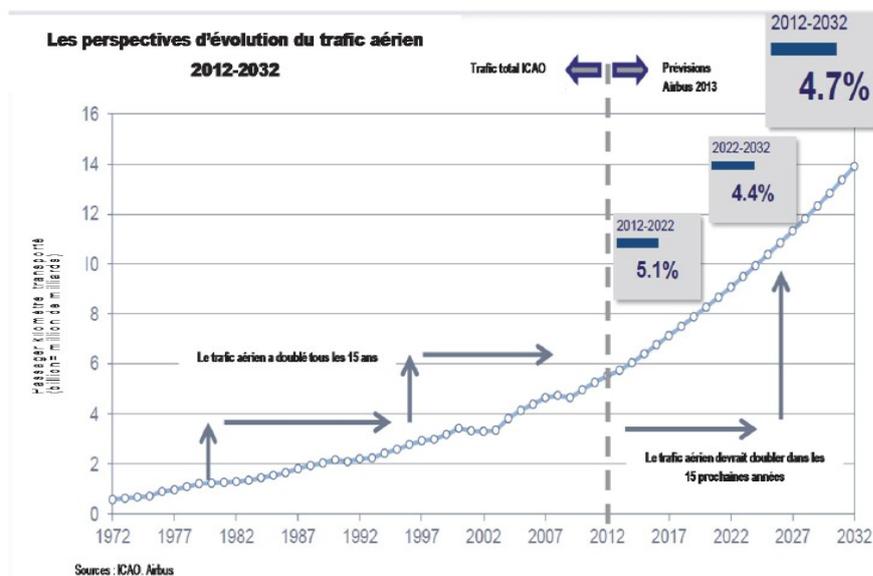
nouveaux systèmes de signalisation sont de mon point de vue le meilleur projet écologique. »¹⁷⁴

Pour leur part, les trains de type Intercités sont eux aussi particulièrement efficaces environnementalement¹⁷⁵. L'usage de locomotives diesel âgées sur les lignes non électrifiées sert souvent de prétexte pour décrier leur bilan écologique. Cependant, un train avec 150 passagers, même au diesel, émettra moins de CO₂ que les bus ou les automobiles qu'il faudrait pour le remplacer, car l'avantage du train c'est qu'il consomme beaucoup moins d'énergie par passager. De plus, les locomotives peuvent être renouvelées par des engins bimodes¹⁷⁶, hybride¹⁷⁷, à hydrogène¹⁷⁸ ou sur batterie¹⁷⁹. Et surtout les lignes gagneraient toujours à être électrifiées¹⁸⁰.

4.1/ Imaginer le report de l'avion sur le train de nuit

Pour l'Agence Européenne de l'Environnement (EEA) « les émissions de CO₂ du secteur de l'aviation [...] représenteront 22% des émissions globales en 2050 si aucune action n'est entreprise. »¹⁸¹ L'EEA souligne donc le besoin de « repenser l'aviation en conjonction avec les alternatives plus soutenables, dont les trains de nuit internationaux ».¹⁸²

Actuellement, les émissions de GES de l'aviation augmentent et correspondent déjà à 10,7 % des émissions de la France, et 5% des émissions mondiales, selon les ONG (2% selon l'industrie, qui ne comptabilise que le CO₂)¹⁸³. Pour Élisabeth Borne, le train de nuit « peut constituer une alternative



très intéressante à l'avion [...] par exemple ça pourrait être le cas du TdN entre Paris et Nice. Et moi je regrette effectivement l'arrêt du TdN entre Paris et Nice. »¹⁸⁴ Lors de l'inauguration du nouveau TdN Bruxelles-Vienne, l'eurodéputée Karima Delli a expliqué l'importance du changement culturel en cours : « Le train de nuit, on doit le rappeler et le matraquer c'est véritablement l'alternative à l'avion. On sait qu'aujourd'hui tous les trajets entre 600 et 1800 km sont souvent réalisés en avion, alors que partout en Europe on pourrait justement éviter ces trajets par des trains de nuit. »¹⁸⁵

Avec la suppression des TdN, le touriste se reporte sur l'aérien. S'il était prêt à consacrer une (demi-)journée à son déplacement il va, en se reportant sur l'avion, choisir des destinations beaucoup plus lointaines. L'avion augmente les distances parcourues et donc la facture énergétique : l'aérien est extrêmement énergivore par kilomètre et plus encore par heure de transport (voir graphique).¹⁸⁶ Pour l'association Négawatt, « une forme particulière de sobriété s'impose. »¹⁸⁷

174 [Audition des Présidents de la SNCF](#), Commission des affaires européennes, Assemblée nationale, 9 nov. 2017 (minute 1h19) ; [Evaluer l'impact carbone des investissements d'infrastructures ferroviaires](#), Carbone 4 et SNCF Réseau, sept.2017

175 [Intercité : Valoriser l'offre ferroviaire en répondant aux besoins de nos clients et aux enjeux du développement durable](#), Carbone 4, juin 2017 : Sur un trajet simple de 793 km (Pau-Paris), le comparateur SNCF donne des chiffres sensiblement différents du graphique de l'ADEME. Mais ils vont dans le même sens : la consommation en équivalent pétrole serait de 5,39 kg en train, 14,51 kg en autocar, 42,82 en voiture et 60,03 en avion (liaison régionale). Voir : T. Longué, « [Pau : une manifestation pour le maintien de la Palombe bleue](#) », *Sud Ouest*, 26 nov. 2016

176 Michel Chlastacz, [L'Eurodual de Stadler en essais sur Orléans-Vierzon](#), *Mobilités Magazine*, 9 juil. 2018

177 [Les constructeurs veulent « verdier » les trains](#), VRT, 28 sept. 2018

178 [Autorisation de mise en service commerciale du « train à hydrogène » Coradia iLint en Allemagne](#), 12 juil. 2018 ; Bastien Olivennes, [Propulsion à hydrogène : les trains rentrent en scène](#), *Les Smart Grids*, 1er juin 2018 ; [L'Occitanie partante pour le train à hydrogène](#), VRT, 30 nov. 2018 ;

179 Frédéric de Kemmeter, [Les trains à batteries : où en est-on ?](#), *mediarail*, 6 janv. 2020 ; [A son tour, Stadler présente son train à batteries](#), VRT, 30 oct. 2018

180 [Les ingénieurs britanniques préfèrent la caténaire à l'hydrogène](#), VRT, 11 fév. 2019 ; [L'autorail à hydrogène : une solution miracle pour les petites lignes ferroviaires ?](#), *FNAUT*, 17 déc. 2018

181 [Aviation and shipping — impacts on Europe's environment](#), European Environment Agency, 2 fév. 2018 (page 18)

182 [Aviation and shipping — impacts on Europe's environment](#), European Environment Agency, 2 fév. 2018 (page 45) ; [European Environment Agency highlights night trains as alternative to aviation](#), *Back-on-track*, 4 fév. 2018

183 [Aviation: 2 to 3 times more damaging to the climate than industry claims](#), *Transport&Environnement*, 6 fév. 2018

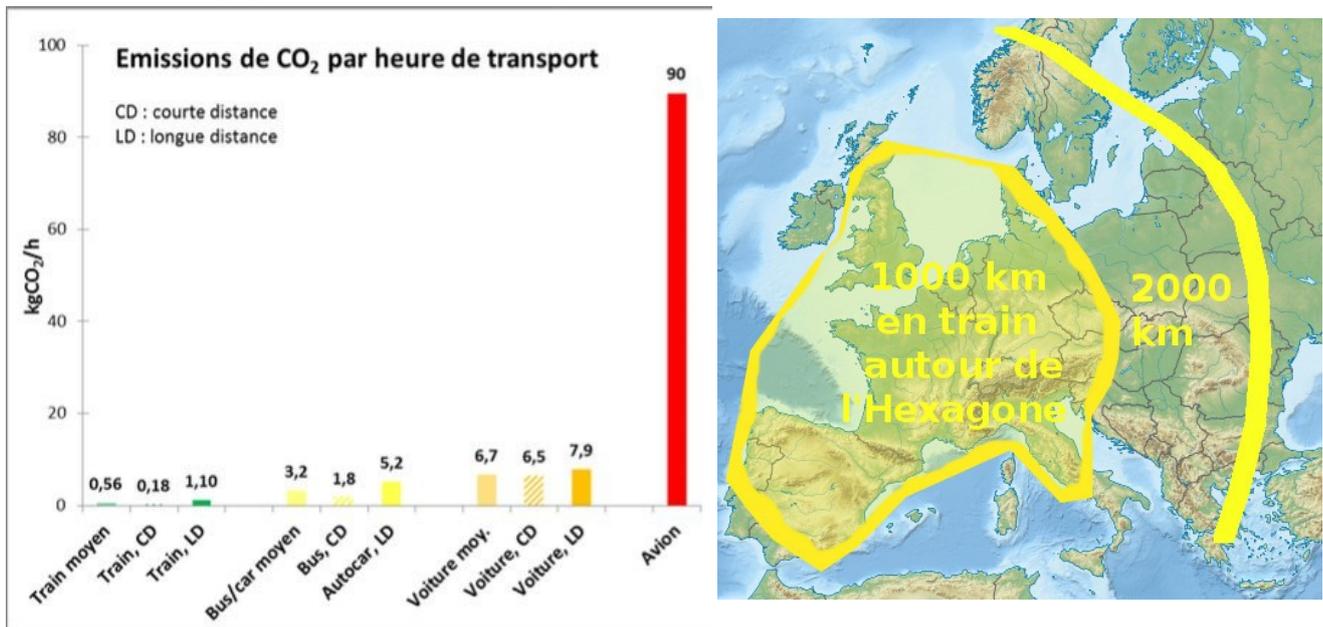
184 Discussion de l'amendement CD208, [Débat sur la LOM](#), Assemblée Nationale, 3 sept. 2018 (video, minute 2') [[Version texte](#)]

185 Karima Delli, [Le #traindenuit Vienne-Bruxelles est lancé. Ce mode de transport est particulièrement efficace pour réduire l'impact climatique sur des trajets de 600 à 1800 kilomètres, trop souvent effectués en avion](#), Twitter, 19 janv. 2020

186 Aurélien Bigo, [Impact du transport aérien sur le climat : pourquoi il faut refaire les calculs](#), *The Conversation*, 8 mai 2019 ; Matthieu Chassignet, [Et si on regardait les émissions de CO2 par heure de trajet plutôt que par km parcouru? 1 heure d'avion est 13 fois plus émettrice qu'une heure de voiture, et... 1500 fois plus émettrice qu'une heure de train!](#), Twitter, 10 mai 2019 ;

187 Association Négawatt, [Scénario négaWatt 2017-2050. Dossier de synthèse](#), janvier 2017 (page 20) ; Lorelei Limousin, [Le transport aérien est un ennemi subventionné du climat](#), *Reporterre*, 22 juin 2017 ; Voir la [Semaine d'Action Globale contre la croissance de l'aviation](#), oct. 2016 :

L'industrie de l'aviation échappe à l'Accord de Paris (COP21). Pour tenter de verdir son image sans réduire le trafic, elle a adopté en 2019 un protocole Climat, appelé CORSIA. Celui-ci est fortement dénoncé par les ONG car il interdit toute autre mesure pour le climat affectant l'aviation – il est dit *exclusif* –, et qu'il est trop peu contraignant voire contre-productif en terme environnemental¹⁸⁸ (voir l'annexe B/).



Dès aujourd'hui, les aéroports sont saturés et il est peu acceptable socialement d'en construire de nouveaux¹⁸⁹. L'organisation mondiale « *Stay Grounded* » invite à réduire rapidement le trafic aérien pour éviter la construction de 1200 infrastructures aéroportuaires en projet (éviter l'artificialisation des sols) et pour le climat¹⁹⁰, avec des effets positifs additionnels comme par exemple éviter le surtourisme¹⁹¹. D'ores et déjà, le secteur de l'aviation hollandais serait favorable au report modal sur le ferroviaire de certains vols court-courrier afin de libérer des sillons aériens¹⁹².

Évolution des parts modales en fonction de la longueur du déplacement et de son motif

Mobilité longue distance		Motif personnel 2647 km/hab.				Motif professionnel 387 km/hab.			
		2010	2030	2050	2010-2050	2010	2030	2050	2010-2050
De 600 à 799 Km voyages en 2010 : pour motif personnel : 557 km/hab. pour motif professionnel : 76 km/hab	Voiture individuelle	74%	69%	52%	-30%	32%	22%	24%	-24%
	Train	16%	26%	45%	+178%	30%	54%	75%	+147%
	Autocar	3%	3%	3%	2%	1%	0%	1%	4%
	Avion	4%	2%	0%	-100%	33%	22%	0%	-100%
De 800 à 1499 Km voyages personnels : 748 km/hab. professionnels : 123 km/hab (chiffres 2010)	Voiture individuelle	52%	42%	25%	-52%	15%	11%	5%	-66%
	Train	22%	35%	60%	+179%	44%	56%	80%	+81%
	Autocar	5%	4%	5%	10%	5%	5%	5%	-2%
	Avion	20%	17%	10%	-49%	35%	28%	10%	-71%
1500 Km ou plus voyages personnels : 1342 km/hab. professionnels : 198 km/hab (chiffres 2010)	Voiture individuelle	13%	20%	18%	39%	0%	0%	0%	
	Train	2%	12%	30%	+1705%	0%	6%	20%	> +2000%
	Autocar	2%	2%	2%	0%	0%	0%	0%	
	Avion	83%	66%	50%	-40%	100%	94%	80%	-20%

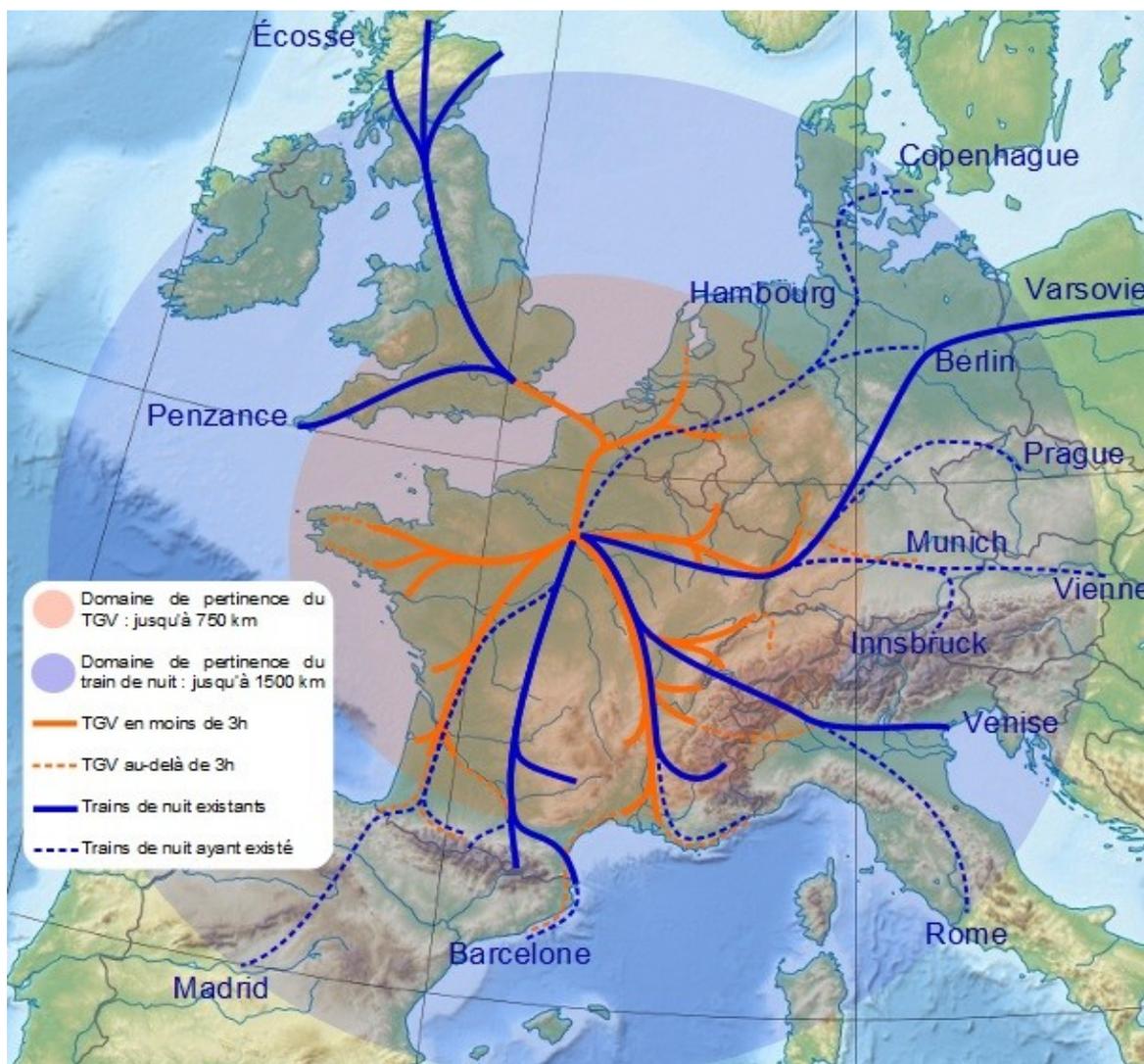
Pour le scénario Negawatt, la réduction des déplacements aériens passe par la sobriété (éviter de voyager) et un report sur le ferroviaire. Les chiffres de croissance importants montrent le besoin de trains adaptés aux trajets de plus de 600 km, de 800km et surtout de plus de 1500km¹⁹³. A noter : il y a beaucoup plus de voyages pour motifs personnels que professionnels sur ces distances.

« Restez sur terre. La croissance de l'aviation est annulée pour cause de changement climatique ».

188 Andrew Murphy, *Why ICAO and Corsia cannot deliver on climate. A threat to Europe's climate ambition*, T&E, sept. 2019
 189 Marine Lamoureux, *Mobilisation contre l'extension de Roissy, projet jugé « climaticide »*, La Croix, 10 oct. 2019 ; Lorène Lavocat, *Lutte pour le climat ? Le monde en délire planifie des centaines de nouveaux aéroports*, Reporterre, 6 déc. 2017
 190 *13 étapes pour un système de transports juste et pour une réduction rapide de l'aviation*, manifeste, Stay Grounded - Restons sur terre, 2018
 191 Stay Grounded, *Degrowth of Aviation. Reducing Air Travel in a Just Way*, déc. 2019
 192 Didier Burg, *Ca se passe en Europe : Les vols Amsterdam-Bruxelles bientôt rayés de la carte*, Les Echos, 11 mars 2019 ; Paul Eldering, *Le retour du train de nuit est en bonne voie*, De Telegraaf, 13 juin 2018, traduction Vincent Doumayrou, *Les chemins de fer européens travaillent à une vraie Europe du rail*, Blog.mediapart, 10 août 2018 ;
 193 *Scénario négaWatt 2017-2050. Hypothèses et résultats*, Association NégaWatt, Juin 2018 (extrait des tableaux 39 et 43, pages 25 et 30)

Au niveau européen, le collectif « *Back-on-Track* » explicite les étapes pour le *report modal* de l'avion sur le TdN afin de décarboner les transports sur les distances de 600 à 1800 km d'ici 2030.¹⁹⁴ « *Nous devons voler moins et nous tourner vers le ferroviaire grâce à des trains de nuit modernes en Europe* »¹⁹⁵. **Pour le report modal, le TdN est une vraie alternative** : sur 164 millions de passagers qui prennent l'avion au départ de l'Hexagone, près de 86 millions volent sur des distances relativement courtes : 26 millions de passagers prennent des vols intérieurs à l'Hexagone et 60 millions volent vers les pays proches.¹⁹⁶ Il serait donc possible de proposer une alternative en TdN à la moitié des passagers. Compté en nombre de vols le potentiel de report est plus important encore : **une alternative TdN serait potentiellement possible pour 60 % des vols au départ de la France**¹⁹⁷. Cela permettrait de réduire les nuisances sonores des aéroports¹⁹⁸, de les désaturer et d'éviter la construction ou l'agrandissement d'infrastructures.

4.2/ Réexaminer le bilan écologique de la Grande Vitesse



Le TdN permet d'aller deux fois plus loin que le TGV : c'est un véritable outil de report de l'avion sur le rail. Le TGV est bien adapté pour 500 km. Mais pour les distances de 700 km ou plus, le TdN est vraiment nécessaire, ce qui n'exclut pas la Grande Vitesse.

La construction de LGV a longtemps été présentée comme la seule alternative pour réduire le recours à l'avion. Mais, pour la Cour des Comptes, « *Le coût public de la tonne de carbone évitée est [...]*

¹⁹⁴ [Steps to decarbonize the European passenger transport before 2030](#), Back-on-Track, 4 fév. 2019

¹⁹⁵ [Video "We will have to reduce flying and turn to railway traffic with nice and modern night train in Europe"](#), Back-on-Track, 10 déc 2018

¹⁹⁶ Pays proches : pays limitrophes et Pays-Bas, Danemark, Royaume-Uni et Autriche. Source des chiffres : [Bulletin statistique trafic aérien commercial pour l'année 2017](#), Direction Générale de l'Aviation Civile, avril 2018

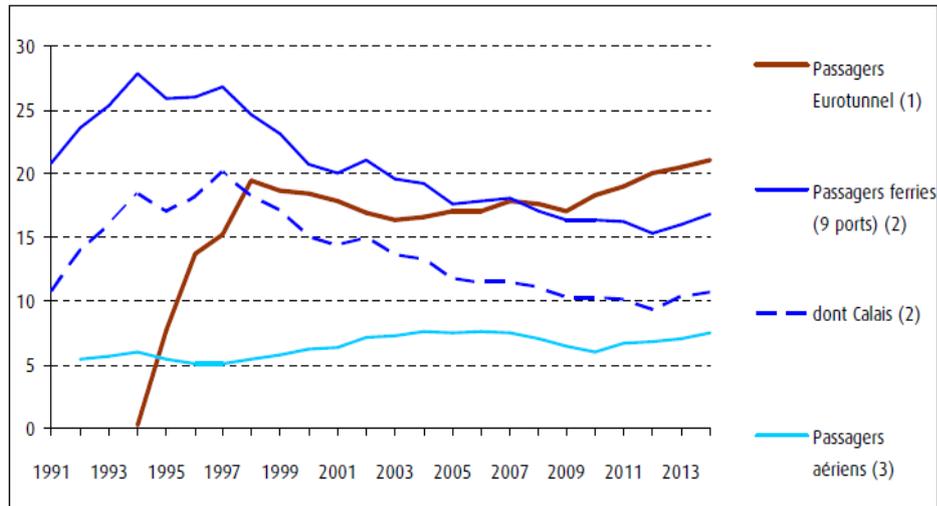
¹⁹⁷ En prenant en compte les vols intra-UE et en excluant les îles.

¹⁹⁸ Ilan Caro, ["On se réveille tous les jours à 4 heures du matin"](#) : comment le bruit de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle pourrait la vie de certains Franciliens, France info, 4 mars 2019

particulièrement élevé pour les LGV »¹⁹⁹. Aussi Élisabeth Borne demande que pour les LGV, « on fasse le bilan carbone tenant en compte de la construction de la ligne. [...] A mon avis le bilan carbone à coup de béton et d'acier doit être intéressant »²⁰⁰. Désormais SNCF Réseau se propose de réaliser une étude carbone en amont de la construction des Infrastructures²⁰¹.

Graphique 12 : évolution du trafic transmanche depuis 1991

En millions de voyageurs



Avec la construction de LGV, le train prend une part de marché. Mais les LGV induisent aussi une augmentation du trafic total, très visible sur le graphique. Si la mise en service de LGV permet généralement au démarrage une baisse du trafic aérien, en revanche, sur le long terme, le recours à l'aviation ne diminue pas toujours : malgré le très lourd investissement, le tunnel sous la manche n'a pas empêché le trafic aérien transmanche d'augmenter et de dépasser le niveau atteint avant la construction du tunnel.²⁰²

(1) Passagers d'Eurostar et des véhicules empruntant le tunnel sous la Manche.

(2) Y compris vers l'Irlande et les îles anglo-normandes.

(3) Donnée non disponible en 1991.

Champ : France métropolitaine.

Sources : SOeS, d'après la DGAC, la DGITM et Eurotunnel

Par le passé, les chiffres officiels de consommation énergétique ont longtemps été biaisés en faveur des LGV. Ainsi, le bilan ADEME 2013 « *exclut les phases [...] de construction et d'entretien des infrastructures* »²⁰³. Pourtant ces impacts sont significatifs : pour la LGV Rhin-Rhône, « *42 % des émissions générées sur 30 ans correspondent à la phase de construction* »²⁰⁴. Et au-delà de 50 ans, les infrastructures en béton vieillissent mal et ils représentent une charge importante pour l'État²⁰⁵, d'autant plus que les LGV – surtout en zones de relief – nécessitent de nombreux ouvrages d'arts. Par ailleurs, l'usure s'intensifie très fortement avec la grande vitesse, à tel point que dès 2010 RFF demandait de réduire la vitesse.²⁰⁶

La LGV Tours-Bordeaux a *artificialisé*²⁰⁷ plus de 5000 Ha²⁰⁸ (soit plus que les 2000 Ha qui auraient été affectés par l'aéroport de Notre-Dame des Landes²⁰⁹). En termes de bruit, les nouvelles LGV posent particulièrement problème²¹⁰, ce qui pourrait amener à réduire la vitesse²¹¹. Cet impact environnemental²¹²

199 Sophie Fabrégat, *Des TGV coûteux, pour des gains environnementaux limités*, Actu-environnement.com, 23 octobre 2014

200 *Audition d'Élisabeth Borne*, Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, Sénat, 8 nov. 2017 (Minute 1h15')

201 Jean-Marc Jancovici, Patrick Jeantet, *Pour un bilan carbone des projets d'infrastructures de transport*, Les Echos, 26 déc. 2017 ; c'est en principe une obligation du *Code de l'Environnement, Art. 229-25* du 24 déc. 2015 (?).

202 Source du graphique : *25 années de transport intérieur de voyageurs*, n° 148, CGDD, mai 2016 (page 23)

203 Deloitte, *Efficacité énergétique et environnementale des modes de transport*, 2008, p.6 ; ADEME, *Chiffres clés Air, Climat, Énergie*, 2013, p. 67.

204 Réseau Ferré de France (RFF), *LGV Rhin-Rhône, le premier Bilan Carbone Ferroviaire Global*, 2011. La Cour des Comptes décrit également que sur 30 ans, les émissions de CO2 se répartissent ainsi : « *43% sont dues à la construction de la LGV et de ses équipements connexes et 57% à l'exploitation* », dans Sophie Fabrégat, *Des TGV coûteux, pour des gains environnementaux limités*, Actu Environnement, 23 oct. 2014

205 Le béton armé est garanti 50 ans par les cimentiers. Au delà, le vieillissement peut être parfois rapide, et l'entretien devient très complexe et onéreux. Lire : Eric Pelletier interview de Roger Frank, *Gènes : «Se pose la question du vieillissement d'une structure construite il y a plus de 50 ans»*, Le Parisien, 16 août 2018 ; Diane Lenglet, *En 2000, un labo lillois s'inquiétait déjà du vieillissement des ponts en béton*, La voix du Nord, 20 août 2018 ; Alexis Kalogeropoulos, *Le cancer des ponts*, 21 août 2018 ;

206 Renaud Honoré, Gabriel Grésillon, *La Chine décide de réduire la vitesse de ses TGV*, Les Echos, 15 avr. 2011 ; Mélanie Taravant, « *La très grande vitesse aux oubliettes ?* », *Europe 1*, 7 déc. 2010 ; Gilles Bridier, « *Le TGV accélère sa perte de vitesse* », *slate.fr*, 24 juil. 2013

207 Arnaud Garrigues, *Artificialisation des sols : Nicolas Hulot lance un appel aux élus locaux*, La Gazette des communes, 3 oct. 2017

208 *Audition de M. Laurent Cavois, président de Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (LISEA)*, Sénat, 31 janv. 2017 ;

209 ACIPA-NDL, *Fiche n°11 : Agriculture : emprise, activité, emplois*, acipa-ndl.fr, 17 avril 2016

210 *De plus en plus de plaintes contre les nuisances sonores des nouvelles LGV*, VRT, 10 Jul 2018 ; Thomas Lelong, *Sarthe: le bruit et l'horreur*, Vidéo, France 2, 29 mars 2018 ; Pour Elisabeth Borne « *La réglementation a toujours été faite dans le domaine ferroviaire en raisonnant sur un bruit moyenné.* » Pour les pics sonores dus aux nouvelles LGV, « *ce n'est pas en s'appuyant sur les réglementations et les obligations des concessionnaires qu'on pourra régler ce problème.* », dans vidéo *Commission de l'Aménagement du Territoire et du développement durable*, Sénat, 8 nov. 2017, minute 10h07'

211 *SNCF, la LGV fait du bruit et pourrait ralentir*, déplacementspros.com, 26 nov. 2017

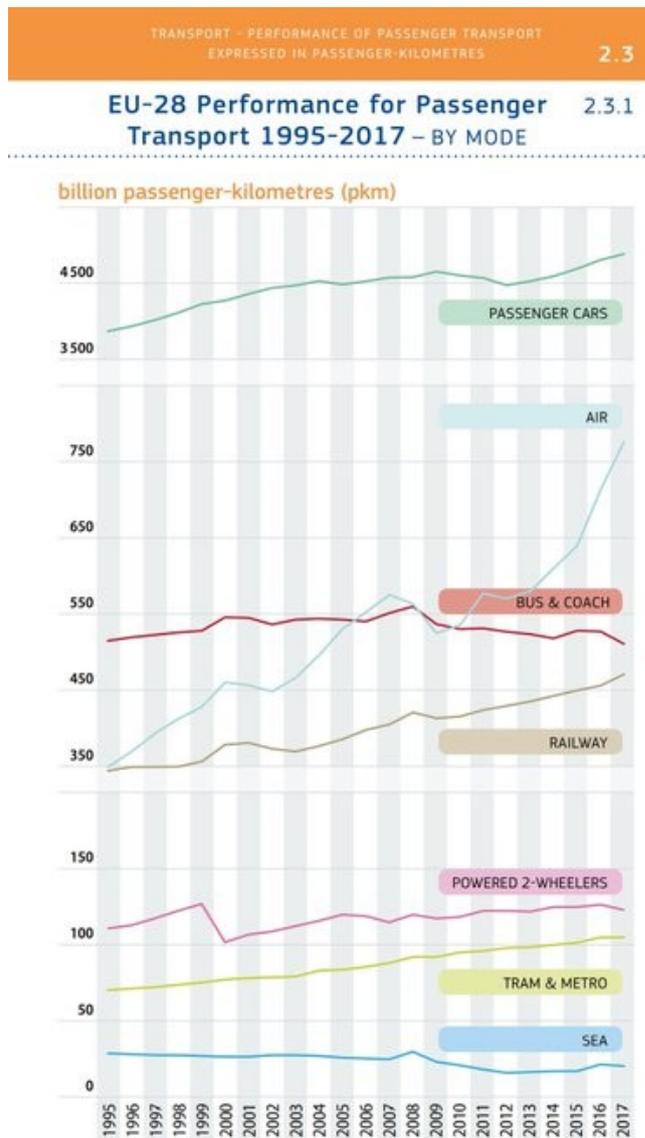
212 Jade Lindgaard, *Ligne à Grande Vitesse: le «chantier du siècle» condamné pour pollutions*, Mediapart, 7 déc. 2016

génère des oppositions²¹³ qui aboutissent à l'annulation de la LGV Poitiers-Limoges²¹⁴ et à l'avis défavorable de l'enquête publique sur la LGV Bordeaux-Toulouse-Dax²¹⁵.

Les gares TGV hors des villes favorisent l'usage de la voiture individuelle. En comparaison les gares de centre ville sont plus facilement accessibles à pied, en vélo ou en transport en commun. Plus problématique encore, Les LGV desservent plusieurs grands aéroports (Roissy, Lyon-Satolas) et facilitent ainsi l'accès aux vols intercontinentaux. En conséquence, **les LGV génèrent un trafic aérien induit**, en faveur du tourisme en avion. M. Pepy a bien sûr conscience que le TGV peut favoriser l'aviation : « Quant à la relation entre la ville de Strasbourg et l'aéroport de Francfort [...] c'est pas le rôle de la SNCF de favoriser Francfort par rapport à Charles de Gaulle. »²¹⁶ Pour Laurent Castaignède, « Le 1er TGV Paris-Lyon a été décidé en 1974 en plein choc pétrolier, officiellement pour faire des économies d'énergie en disant qu'on allait substituer des trajets aériens. En fait tout cela c'est surtout additionné [...] aujourd'hui il y a plus de trafic aérien entre Paris et Lyon qu'à l'époque. Sur l'instant il y a eu un effondrement mais finalement quelques années plus tard il y a eu empilement. »²¹⁷ (de fait entre Roissy et Lyon il y a eu 3685 vols en 2018 – 10 par jour – et 500 000 passagers²¹⁸).

Le scénario se reproduit en Chine qui a construit 35 000 km de LGV (plus des deux tiers du réseau LGV mondial)²¹⁹. Dans le même temps la Chine construit 74 nouveaux aéroports, pour une capacité d'accueil de 720 millions de nouveaux voyageurs.²²⁰

Au final, les LGV prennent-elles seulement une part de marché en favorisant l'augmentation généralisée des trafics ? En France, la mise en service de nombreuses LGV et l'amélioration technique des avions, n'ont pas permis de réduire les émissions de l'aviation, même sur le trafic aérien intérieur.²²¹ Pour la transition écologique, **promouvoir la sobriété dans les transports sera plus efficace, plus rapide et moins onéreux** que les Grands Projets qui génèrent du trafic induit.



213 [Le gouvernement italien dans le piège du Lyon-Turin](#), VRT, 12 fév. 2019 ; Julie Gacon, Daniel Ibañez, Jean-Pierre Vial, [Sur la route... du Lyon-Turin](#), France Culture, 20 mai 2017 ; Jacques Monin, [Lyon-Turin : le tunnel qui valait 26 milliards](#), Secrets d'info, France Inter, 3 juin 2017 ; [Transversale Sud : diversité de projets, mais quelle utilité ?](#), Transportrail, fév 2017 ; Guillaume Lamy, [À qui profitera la 2e ligne TGV Paris-Lyon ?](#), Lyon-Capitale, 25 oct. 2012

214 Conseil d'État, [Décision contentieuse LGV Poitiers-Limoges](#), 15 avril 2016.

215 Florence Guernalec, [LGV Bordeaux-Toulouse : la déclaration d'utilité publique annulée par un tribunal administratif](#), Mobilicité, 29 juin 2017 ; Ximun Larre, « [Nouveau recours contre la LGV](#) », [MediaBask](#), 1er août 2016 ; AFP, [LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax : avis défavorable de la commission d'enquête publique](#), [MobiliCities](#), 30 mars 2015 ; [Conclusions et avis de la commission d'enquête GPSO/LN](#), 27 mars 2015 ;

216 [Audition des Présidents de la SNCF](#), Commission des affaires européennes, Assemblée nationale, 9 nov. 2017 (minute 1h12'45")

217 Benoît Bouscarel reçoit Philippe Duron et Laurent Castaignède, [Se déplacer, mais à quel prix ?](#), France Culture, 15 août 2019 (minute 26'30")

218 Source Eurostat

219 [La Chine construira plus de 4000 km de nouvelles lignes ferroviaires en 2020](#), French.china.org.cn, 3 janv. 2020 ; [29 000 km ! Nouveau record de longueur pour les lignes ferroviaires à grande vitesse de Chine](#), French.china.org.cn, 11 janv. 2019 ; [Le TGV place la Chine sur les rails du progrès](#), French.china.org.cn, 1 fév. 2019

220 [Construction de 74 nouveaux aéroports en Chine d'ici 2020](#), le Quotidien du Peuple en ligne, 6 mars 2017

221 « [Entre 2000 et 2016 \[...\] la croissance des émissions de CO2 du transport aérien intérieur a été limitée à 7,1%](#) » (il n'y a donc pas de réduction) Lire : [Les émissions gazeuses liées au trafic aérien](#), DGAC, Ministère de l'Ecologie, 4 oct. 2016

4.3/ Pour plus de 500 km l'autocar manque de confort

Le bilan environnemental de l'autocar est meilleur que celui de l'avion ou de l'automobile. L'autocar est relativement bien accueilli par les jeunes générations²²², car il permet de se passer de la voiture individuelle. Mais il peine à convaincre les plus âgés et même les jeunes sur les distances supérieures à 700 ou 1000 km. De fait, le TdN a bien des avantages sur l'autocar :

- ✓ Plus rapide : L'autocar est limité à 100km/h sur autoroute. Du fait des arrêts obligatoires, sa **vitesse moyenne est située autour de 65 à 75 km/h**²²³. En comparaison le TdN peut circuler jusqu'à 160 km/h, voire jusqu'à 200-230 km/h s'il est modernisé²²⁴.
- ✓ Plus **ponctuel** : le TdN permet d'**éviter les bouchons** aux heures de pointe et lors des départs en vacances.
- ✓ Plus sécurisé : le ferroviaire génère **moins d'accidents**²²⁵.
- ✓ Par ailleurs **les compagnies d'autocars sont accusées de léser les droits des usagers**²²⁶ et des conducteurs²²⁷, ce qui entraîne des situations d'insécurité.
- ✓ Plus de **temps utile** : il est difficile de lire ou de travailler dans un bus, où le temps passé y est donc réellement « perdu ». Par contre dans le train le *temps utile* est évalué à 80% du temps de trajet²²⁸.
- ✓ plus **intermodal** : le train rend plus facile le transport des vélos. Par ailleurs, les entreprises de bus se sont opposées à l'article de la loi LOM prévoyant d'inclure dans tous les autocars 5 emplacements vélo non démontés.²²⁹
- ✓ plus **confortable** : pour les très longues distances, le car est inconfortable. Près de la moitié des voyages en autocar font moins de 250 km, et seuls 3% des voyages font plus de 750 km²³⁰. Lors d'un voyage long (6 heures ou plus), le « **syndrome de la classe éco** » existe aussi bien en avion que dans les autocars : le voyageur est immobilisé en position assise pendant plusieurs heures, ce qui ralentit le retour veineux dans les jambes et augmente le risque de thrombose veineuse²³¹. « *Je l'ai pris une fois pour essayer car il n'y avait pas le TdN. Sur 800 km c'est horrible. Je ne le referai plus* », témoigne un usager, représentatif de nombreux autres.
- ✓ Pour ce qui est de l'autofinancement, notons que **l'autocar est lui aussi déficitaire**²³². Flixbus prévoit une exploitation à perte au moins pendant un certain nombre d'années : « *En 2015, le marché était vierge puisqu'aucun autocariste ne pouvait assurer de trajets long courrier et pourtant, un gros acteur public, la SNCF, a détruit le marché avec sa filiale routière Ouibus et sa filiale ferroviaire low cost Ouigo, lance Yvan Lefranc-Morin [Directeur Général de Flixbus France]. Qu'est-ce que ça sera pour le train !* »²³³.
- ✓ **Plus attractif et plus fréquenté** : pendant les travaux, les TdN Paris-Briançon sont souvent remplacés par deux bus. Or ces bus, malgré un tarif de 20 €, n'ont bien souvent transporté que 5 à 20 passagers par trajet²³⁴. En comparaison le TdN d'environ 400 places affiche autour de 45% de fréquentation en moyenne en 2017 (soit plus de 180 passagers).²³⁵ Passer du TdN au bus induirait donc -75% de fréquentation. Même sur les courtes distances une baisse de -30% des voyageurs a pu être mesurée, sous forme de report sur la voiture individuelle²³⁶. La région Pays de la Loire témoigne : « *le transfert sur route d'un service ferroviaire induit une évaporation de clientèle généralement comprise entre 25 et 50 %.* »²³⁷. De fait les cars SNCF sensés remplacer les trains ont une fréquentation moyenne de seulement 8,2 voyageurs par car²³⁸. Le bus remplace donc très mal

222 [Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar, Bilan du 4ème trimestre 2016](#), ARAFER, mars 2017, p. 13

223 Ouibus propose Paris-Marseille de nuit (750 km) en 11h40 soit 65 km/h; Paris-Toulouse (680 km) en 9h05 soit 75 km/h ; Paris-Nice Aéroport (932 km) en 14h10 soit 66km/h ; Paris-Perpignan (849 km) en 12h55 soit 66km/h ; Paris-Pau et Tarbes (794km et 828km) en 15h05 et 15h40 avec correspondances obligatoires, soit 53 km/h ; Paris-Bayonne (769 km) en 11h25, soit 67 km/h.

224 Julien Rapegno, [Les nouveaux trains promis par l'État sur Paris-Orléans-Limoges-Toulouse pourront-ils rouler à 220 km/h ?](#), Le Populaire du Centre, 12 mars 2018

225 [Le bus glisse sur la chaussée verglacée à Marcenat \(Cantal\) : un homme légèrement blessé](#), La Montagne, 28 nov. 2017

226 [Cars Macron L'UFC-Que Choisir assigne OUIBUS et FLIXBUS](#), Que Choisir, 12 déc. 2017 ; [Ce que UFC-Que Choisir reproche à Ouibus et Flixbus](#), Le Figaro, 14 déc. 2017

227 Alban Elkaïm, « [Cars Macron](#) » : la guerre des prix fait de nouvelles victimes, les chauffeurs Ouibus, Rue89, 2 mai 2017

228 [Intercité : Valoriser l'offre ferroviaire en répondant aux besoins de nos clients et aux enjeux du développement durable](#), Carbone 4, juin 2017

229 [LOM: l'extrême inquiétude du transport de voyageurs](#), FNTV, 24 mai 2019

230 [Les pratiques de mobilité des voyageurs sur les lignes régulières d'autocar librement organisées](#), ARAFER, janv. 2018 (page 5)

231 [Le syndrome de la classe économique](#), Europ Assistance

232 Pierre-Henri de Menthon, [La SNCF a déjà perdu 130 millions avec Ouibus](#), Challenges, 29 août 2017 ; La SNCF a longtemps comblé le déficit des autobus Ouibus, déstabilisant aussi bien le marché des bus que celui des trains : [Cars: Flixbus met en cause la SNCF qui favoriserait Ouibus](#), BFMTV, 13 fév. 2018 ; J.M., « [Cars Macron](#) » : [Transdev attaque la SNCF](#), BFM, 9 déc. 2016 ; Krystell Veillard, « [Les Ouibus, une concurrence déloyale aux TER, pour la Région Bretagne](#) », *France 3 Bretagne*, 4 mars 2017

233 Nathalie Arensonas, [De FlixBus à FlixTrain, l'entreprise allemande marche sur des œufs en France](#), VRT, 12 fév. 2019

234 [Témoignage d'un chauffeur du bus](#), déc. 2017.

235 Voir aussi [Transferts sur route de services ferroviaires : retour de la clientèle vers la voiture](#), FNAUT, 8 juin 2018

236 Valérie Collet, [Remplacer les TER par des cars : une fausse bonne idée](#), Le Figaro, 7 fév. 2013

237 [Les transports express régionaux à l'heure de l'ouverture à la concurrence](#), Cour des Comptes, 23 oct. 2019 (page 182)

238 [Les transports express régionaux à l'heure de l'ouverture à la concurrence](#), Cour des comptes, 23 oct. 2019 (p 59)

le TdN.²³⁹ Les autocars Macron – qui ne se concentrent que sur les destinations et les périodes achalandées – ont un taux d'occupation autour l'ordre de 50% pour 80 places maximum.²⁴⁰ Les TdN présentent des taux d'occupation comparables en offrant 400 places ou plus.

- ✓ plus **écologique** : le bilan écologique d'un train avec 150 passagers même au diesel est probablement meilleur que celui des autocars et voitures nécessaires pour le remplacer²⁴¹. Par ailleurs la SNCF s'est engagé à supprimer les trains diesel avant 2035.²⁴²

4.4/ Le TdN est plus attractif que l'Intercité de jour pour les distances de 800 km et plus

Il est parfois considéré que les trajets anciennement effectués par TdN pourront se réaliser à l'avenir en train classique de jour. Cependant, en train de jour, les temps de trajets de plus de 3-4 h perdent en attractivité. Par contraste, le TdN reste attractif sur des trajets beaucoup plus longs (8 à 12 heures), donc pour des distances bien plus longues, de 500 à 1500 km. Cela étant dit, pour les trajets de moins de 6 ou 8 heures l'Intercité de jour reste nécessaire. Et pour les trajets de plus de 3 ou 4 heures les TdN sont nécessaires aussi. Sur les liaisons entre 3h et 8h, l'idéal est donc de disposer des deux types de trains, afin de mieux couvrir l'ensemble des plages horaires quotidiennes. Certaines personnes dorment mal dans les TdN, et/ou ont besoin d'arriver le soir, ils peuvent donc préférer le train de jour. D'autres dorment bien ou ont besoin d'arriver tôt le matin. Ils sont ainsi nombreux à plébisciter le TdN.

Pour comparaison, l'Intercité de Jour Paris-Portbou circulait en 2015 et il a transporté 86 985 voyageurs (souvent sur une partie relativement courte du parcours : la distance moyenne parcourue par les voyageurs en Intercités de jour (ICJ) est de 156 km en 2016²⁴³), tandis que le TdN en a transporté 144 061 sur le même itinéraire (soit 65% en plus), sur des distances moyennes d'environ 700 km). Par ailleurs les ICJ et les TER pour l'aménagement du territoire montrent un déficit comparable aux TdN²⁴⁴. Il n'y a donc pas de raison de remplacer les TdN par des ICJ.

4.5/ L'avenir des transports : hyper-mobilité ou changements de comportement ?

Les usagers des TdN ont un temps été décriés comme des « *nostalgiques* »²⁴⁵. M. Pepy ne manque pas une occasion : « *moi, j'ai la nostalgie des trains de nuit, mais maintenant on est dans un nouveau monde* »²⁴⁶. Le gouvernement Hollande a ainsi démantelé les TdN sur la promesse de grands projets LGV – marqueurs de « modernité » – pour le Sud de la France. Ainsi, en promettant des offres de mobilités « *qui vont prochainement s'améliorer* », le TdN Paris-Tarbes-Irun a été démantelé le 1er juillet 2017, le jour de l'inauguration de la LGV Paris-Bordeaux. Pourtant Tarbes est toujours à 5 heures de Paris en train.

Le TGV a généré une illusion de déplacement « instantané ». Dans les années 1980-1990, parcourir 500 km en 2 heures a été vu comme confortable et comme un progrès notoire. Depuis toutes les villes veulent aussi « être à 2 heures ». C'est une hallucination collective, car de fait, ni l'Hexagone ni l'Europe ne tiennent dans un carré de 500 km de côté. En réalité le TGV n'est pas instantané. Pour les trajets de plus de 800 ou 1000 km, le TGV génère des temps de trajets trop longs pour un voyage confortable de jour, car le temps de parcours dépasse 3 ou 4 heures. Le TGV est d'autant moins attractif que le prix du billet et bien des coûts donc les péages augmentent fortement avec la distance du parcours.

Ainsi, vu de Toulouse, « avoir le TGV » est considéré comme indispensable. Les élus ne comprennent pas qu'on le leur refuse²⁴⁷. Ils accolent au TGV une promesse de croissance économique²⁴⁸, même si de nombreuses études ont déjà montré que « *l'ampleur des effets [des LGV] est invisible sur les PIB régionaux* »²⁴⁹.

D'autres effets d'annonce visent le grand public. L'*hypermobilité* a envahi les médias. Vieux rêve, les voitures volantes sont présentées sans réflexion sur leur consommation énergétique²⁵⁰. Par exemple le « flyingboard Air » de Franky Zapata consomme 200L/100km²⁵¹. Et sur les réseaux sociaux, la voiture

239 Voir aussi : [Pertinence des modes fer et route pour des dessertes régionales](#), CEREMA, Oct. 2014, p. 23

240 [Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar, Bilan du 1er trimestre 2018](#), ARAFER, 21 déc. 2018 ; [Marché du transport par autocar et gares routières](#), rapport annuel, exercice 2017, ARAFER, juil. 2018

241 Vincent Doumayrou, [Le bilan carbone du train \(n'en parlez pas à François Hollande\)](#), *Carfree.fr*, 10 sept. 2015 ; Jean Sivardière, [Les cars Macron? Un bilan financier et environnemental négatif](#), Reporterre, 13 mars 2019

242 Pierre Zeau, [SNCF : Pépy veut sortir du diesel d'ici à 2035](#), *Le Figaro*, 16 nov. 2018

243 [Le marché français du transport ferroviaire de voyageurs 2015-2016](#), ARAFER, 16 nov. 2017 (page 29)

244 [Les trains Intercités : une réforme à achever](#), Cour des Comptes, 4 fév. 2019 (tableaux page 101 et 103)

245 François Pelleray, [Les nostalgiques des trains de nuit](#), France Bleu Lorraine Nord, 29 juin 2018

246 Sarah Lefèvre, [Les 8 arguments du PDG de la SNCF pour supprimer les trains de nuit sont bidons](#), *StreetVox*, 23 mars 2017

247 [Jean-Luc Moudenc \[Maire de Toulouse\] : OUI à la LGV !](#), Video Youtube, 30 nov. 2017

248 [Carole Delga : «La grande vitesse, une question de justice territoriale»](#), *La Dépêche*, 1er août 2017 ;

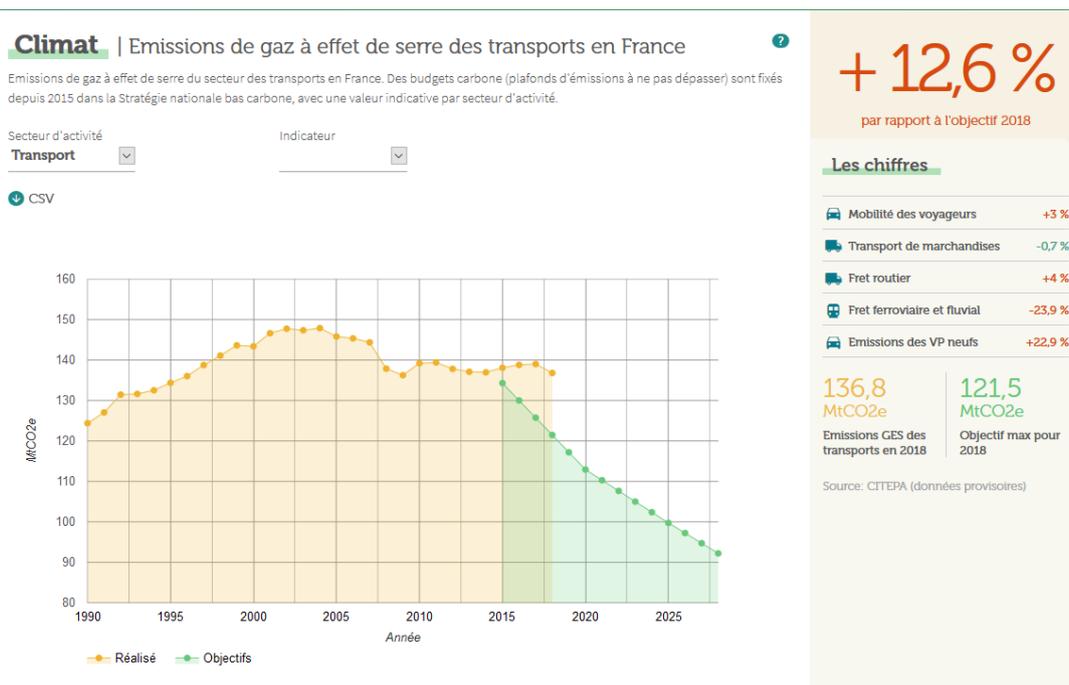
249 Yves Crozet. « [La LGV Tours-Bordeaux échappera-t-elle à la malédiction des PPP ferroviaires?](#) », *Transports*, 2015, pp. 22-33 ; voir aussi : [Les projets LGV et le Développement Economique](#), Video, UVED, 2016 ; Jean-Marc Offner, [Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique](#), *L'Espace géographique*, 1993

250 Elsa Trujillo, [Uber met le cap sur les voitures volantes](#), 28 juin 2017

251 [Le "Flyboard Air" de Franky Zapata, un gouffre en matière de consommation de kérosène?](#), BFM TV, 8 août 2019

individuelle se réinvente un avenir en recourant à « l'énergie libre » et à la théorie du complot²⁵². Le mouvement des gilets jaunes illustre lui aussi la **difficulté du public à imaginer la sortie du « tout automobile »**.

Un effort de sobriété est nécessaire tout particulièrement dans les transports pour que la France atteigne les objectifs pour le Climat (source du graphique Observatoire Climat-Energie)



L'*Hyperloop* est un autre rêve de vitesse, qui n'entrera peut-être jamais en service commercial²⁵³. Il est par contre très efficace pour lever des fonds²⁵⁴, c'est-à-dire attirer des investisseurs et « les inconditionnels de l'innovation pour l'innovation »!²⁵⁵. Ainsi, la Région Occitanie²⁵⁶ et la SNCF²⁵⁷ le financent.

Plus réaliste, le rapport Auxiette²⁵⁸ a montré, en 2013, l'importance de définir « *quels sont les temps de parcours qui doivent être garantis* » afin de « *sortir du faux débat selon lequel il convient d'aller toujours plus vite d'un point à l'autre du territoire.* »²⁵⁹ Cela est d'autant plus important que le temps passé à se déplacer ne s'est pas réduit au cours des dernières décennies : **les gains de vitesse se convertissent en un allongement des distances parcourues**²⁶⁰. Ils créent du trafic induit²⁶¹ et de l'étalement urbain. Ainsi pour Laurent Castaignède « *la mise à disposition de transports rapides dans l'Amérique des années 1950 finalement conduit à rallonger les distances [...] Le trajet moyen domicile-travail d'un français au début des années 1960 c'était 3 km, à la fin des années 1960 c'était déjà 6 km et vers 2010 c'était 15 km. On a mis à disposition des gens des voitures rapides en leur faisant croire qu'ils aillent gagner du temps, alors que la réalité c'est qu'on a largement augmenté les distances. [...] Les gens arbitrent sur le temps de transport, donc le nombre d'heures passées dans les transports est stable voire en augmentation* »²⁶².

La France comme l'Europe financent la voiture autonome²⁶³, qui est onéreuse²⁶⁴ et répond mal aux

252 [La voiture à énergie libre de Nicolas Tesla a 78 ans et fini sa vie au fond d'une casse](#), Energie Libre, 6 janvier 2016 ; le recours à la « *stratégie de complot* » très répandue autour de la « *voiture à énergie libre* » dénote la difficulté pour de nombreux automobilistes à concevoir leurs déplacements sans la voiture individuelle, par exemple en cas de montée des cours de l'énergie. Une action pédagogique des pouvoirs publics apparaît d'autant plus nécessaire pour promouvoir les déplacements doux et les transports en commun.

253 François Lacôte, [Hyperloop. « Une formidable escroquerie technico-intellectuelle »](#), La Lettre du Cheminot, 12 novembre 2018

254 Pauline Moullot, [Paris-Amsterdam en 30 minutes dès 2021: les fantasmes d'Elon Musk contaminent la presse](#), 28 juin 2017 ; Gareth Dennis, [Don't believe the hype about Hyperloop](#), Railway Gazette, 14 mars 2018

255 Pierre-Louis Rochet, « [Un Hyperloop avec des bifurcations de ligne me paraît irréalisable](#) », VRT, 5 déc. 2018

256 [Avec Hyperloop, la Région prend le « train du futur »](#), La Région Occitanie, 24 janv. 2017 ; La région Nouvelle-Aquitaine hésite elle aussi à financer, source Marcel Robert, [Hyperloopé](#), carfree.fr, 18 nov. 2019

257 [Rencontre SNCF – Hyperloop](#), SNCF, 10 nov. 2016 ; La SNCF aurait financé à hauteur de 3 M€.

258 Jacques Auxiette, [Un nouveau destin pour le service public ferroviaire français](#), Association des Régions de France, avril 2013

259 Interview de Yves Crozet dans [Et si on mettait la pédale douce sur l'hyper-mobilité ?](#), Les Clés de demain - Le Monde, 23 oct. 2017 ; Olivier Razemon, [NDDL, LGV, 80 km/h : moins vite, plus proche](#), blog.Le Monde, 17 janvier 2018 ; [Changer les comportements, faire évoluer les pratiques sociales vers plus de durabilité](#), ADEME, sept. 2016

260 [L'évolution des modes de vie accroît le temps passé à se déplacer](#), Institut d'Aménagement Urbaniste - IDF, mars 2016 ; Gérald Camier, [Toulouse. Plus nombreux à travailler loin](#), La Dépêche, 23 déc. 2019

261 Le phénomène de « trafic induit » par les nouvelles routes rapides est d'ailleurs réversible quand on restreint les facilités d'accès, sous la forme d'une « évaporation du trafic » : Hélène Maquet, [Une solution étonnante mais efficace pour diminuer le trafic sur nos routes](#), RTBF, 30 janv. 2017 ; Jean-Gabriel Bontinck, [A l'étranger, l'évaporation du trafic est une réalité](#), Le Parisien, 22 fév. 2017

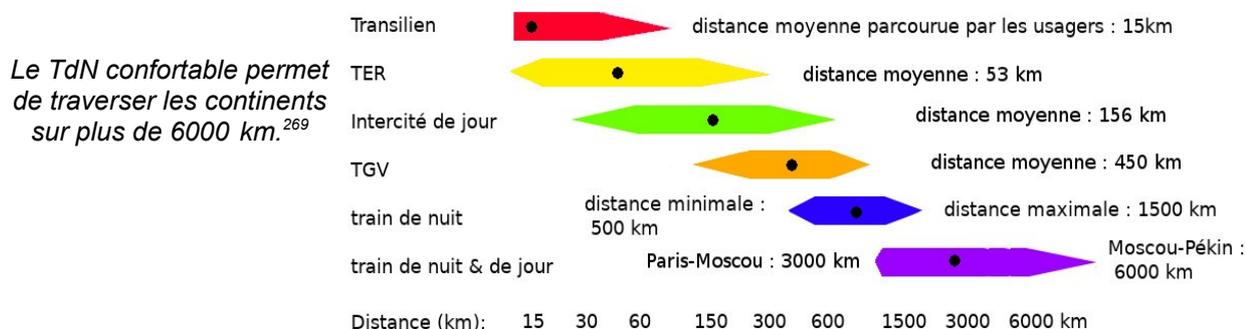
262 [Laurent Castaignède : Ecologie, Transport et Mythomanie](#), Thinkerview, 2 juil. 2019 (minutes 9')

263 Commission Européenne, [Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions](#), 20 juil. 2016 ;

264 Interview de Eric Vidalenc, [Transport du futur : "La voiture pour tous, c'est fini"](#), Nom de Zeus, 2017 ; Jean-Michel Normand, [Retards à](#)

enjeux environnementaux²⁶⁵, puisqu'elle risque de créer du trafic induit. La voiture électrique est aussi une solution imparfaite, car par exemple 40% des particules fines sont dues au freinage et à l'abrasion pneu-route²⁶⁶). **Les ONG dénoncent une manière de maintenir le statu-quo pour le « tout voiture »²⁶⁷, alors que l'investissement pour les modes peu énergivores – comme le vélo et les trains classiques – donnerait des résultats plus rapides et des changements de comportements plus durables, le tout à moindre coût²⁶⁸.**

Quel train pour quelle distance ?



Malgré les effets d'annonce, l'hypermobilité ne parvient pas trop à séduire : le « toujours plus vite » n'a plus le vent en poupe.²⁷⁰ Interrogés sur leurs modes de vie et de mobilité, **82% des français veulent ralentir**. Et pour que la société réponde aux défis environnementaux, **67% seraient prêts à abandonner l'automobile personnelle ou l'avion**²⁷¹. 54 % préfèrent une utopie écologique, avec une orientation vers le « moins mais mieux » (la sobriété), et seulement 16 % pour une utopie technologique²⁷². Parallèlement, les prévisions de trafic des Grands Projets s'avèrent souvent surestimées²⁷³. Le 21ème siècle est sans doute le moment de **poser des limites**, aussi bien à la vitesse qu'à la consommation de ressources²⁷⁴. Le TdN c'est aussi la tendance des « mobilités douces », où l'objectif est d'abord l'efficacité pratique avec un certain goût pour la sobriété écologique, le temps vécu et de la convivialité²⁷⁵, « *dormir ensemble, ça crée des liens* » témoigne une utilisatrice TdN.²⁷⁶ Pour Kurt Bauer, le manager des *nightjets* ÖBB « *le train de nuit a du charme ; il constitue un art de voyager qu'on ne retrouve ni sur la route, ni sur le train de jour, ni dans les airs.* »²⁷⁷.

En résumé, la Sénatrice Éliane Assassi souligne l'intérêt du report sur le TdN : « *peu coûteux, ce report modal sur le réseau classique a l'avantage d'être beaucoup moins onéreux que les projets Grande Vitesse et peu gourmand en artificialisation des sols et donc en perte de biodiversité puisqu'il utilise les lignes existantes.* »²⁷⁸

[L'allumage pour la voiture de demain](#), Le Monde, 10 avril 2018

265 « *The production of hundreds of millions of battery packs requires a lot of energy and plenty of scarce resources, which affects the real impact of electric vehicles on the climate* », dans [Battery-powered electric vehicles: market development and lifecycle emissions](#), Research for TRAN Committee, Parlement Européen, fév. 2018 ; Voir aussi Marine Ernout, [Métaux rares : «Un véhicule électrique génère presque autant de carbone qu'un diesel»](#), Libération, 1 fév. 2018 ; les évaluation varient : Aude Massiot, [Finalement, la voiture électrique deux à trois fois moins émettrice que les véhicules essence et diesel](#), Libération, 7 fév. 2018... mais l'impact environnemental reste important.

266 Laetitia Van Eeckhout, [L'abrasion des pneus, du revêtement routier et des freins est responsable de 41 % des particules fines en suspension émises par le trafic routier francilien](#), Le Monde, 19 janv. 2015 ; Laurent Martinet, [Freins et pneus, l'autre pollution aux particules fines](#), L'express, 5 oct. 2018

267 Audrey Pulvar, Dominique Bourg et Sophie Swaton, [Miser sur le véhicule autonome pour rénover la politique du tout-voiture : un mythe dangereux](#), La Tribune, 15 mai 2018 ;

Marie Astier, [Le gouvernement soutient la voiture « propre », laissant vélo et train à l'abandon](#), Reporterre, 23 juil. 2018

268 Tim Burns, [Swapping cars for bikes, not diesel for electric, is the best route to clean air](#), The Guardian, 31 juil. 2017 ; [Le développement des énergies renouvelables implique toujours plus d'activité minière, souligne la Banque mondiale](#), Reporterre, 31 juil. 2017 ; Brice Pedroletti, [Au Tibet, la plaie ouverte des mines de lithium](#), Le Monde, 14 août 2017 ; [L'essor des énergies vertes provoquera l'explosion de la demande de minéraux et de métaux](#), Agefi.fr, 26 juil. 2017

269 [Traverser le Canada en train du Pacifique à l'Atlantique](#), Le Blog de Sarah, 13 déc. 2014

270 [The sad, sick life of the business traveller, "The darker side of hypermobility"](#), The Economist, 17 août 2015

271 @utp_fr, [67% des Français sont prêts](#), Twitter, 2 déc. 2019 ; 60 % en 2015 : [Modes de vie & mobilité, les grands résultats en chiffres](#), Forum Vies Mobiles, L'Observatoire Société et Consommation, 2015 ; Mathilde Sallé de Chou, [Écologie : 53% des Français seraient prêts à abandonner leur voiture](#), PositivR, 4 sept. 2019 ; John O'Neill, [Pourquoi ne prenez-vous plus l'avion ?](#), Reporterre, 22 nov. 2017 ; Vincent Kaufmann: [«Ne pas être contraint de se déplacer sans cesse devient un luxe»](#), Le Temps, 24 mars 2018 ; Près d'1 Francilien sur 2 souhaite quitter l'Île-de-France (45%), numéro une des motivations invoquées : le rythme de vie trop stressant (89%) : [Enquête sur l'aspiration à quitter l'Île-de-France](#), Forum Vies Mobiles, 1er mars 2018

272 [L'Observatoire des perspectives utopiques](#), L'obsoco, oct. 2019

273 [Quelle mobilité dans le futur ? les prévisions du trafic](#), Video, UVED, 2016

274 L'ex-ministre de l'Environnement Yves Cochet propose de partager les quotas carbone de manière juste socialement grâce à une carte de rationnement. Lire : Yves Cochet, [Urgence climatique : pour la simple et bonne raison](#), Libération, 12 fév. 2019

275 [Entreprises innovantes du slow tourisme](#), Direction Générale des Entreprises, 2017

276 Axel Roux, « [Le crépuscule des trains de nuit](#) », *Le Journal du Dimanche*, 7 août 2016

277 Vincent Doumayrou, [Comment les autrichiens esquisseraient l'avenir du train de nuit](#), Blog.mediapart, 18 nov. 2017

278 [Débat sur la promotion des auto-trains et intercitys de nuit](#), Sénat, 20 nov. 2019 (19h00')

5. Comment financer une nouvelle génération de trains de nuit ?

5.1/ Une vraie-fausse découverte : les mobilités sont un coût pour le contribuable

Le sénateur Olivier Jacquin interroge « *Qu'est-ce qu'un train rentable monsieur le ministre ? Lorsque l'on intègre l'amortissement des coûts de création de l'infrastructure, trouvez-moi un train rentable de ce point de vue là ? Et qu'est-ce qu'un service public rentable ?* »²⁷⁹

Dès l'antiquité les États ont financé les mobilités, c'est pourquoi peut-être « *toutes les routes mènent à Rome* » et toutes les LGV à Paris. Sans concours publiques, bien peu de routes, de voies ferrées ou d'aéroports auraient vu le jour. Au-delà des transports, l'éducation, la justice, l'armée, la santé représentent aussi un coût pour le contribuable : le bénéfice n'est pas direct, leur financements correspondent à des choix de société.²⁸⁰

Par exemple le vélo est une mobilité « non rentable » directement car les cyclistes ne payent pas pour utiliser les pistes cyclables, pourtant les retombées sont positives²⁸¹. Les Transports en commun peuvent aussi apporter plus de bénéfices indirects qu'ils ne coûtent directement²⁸². Ainsi François Hollande justifiait l'investissement déficitaire d'1 Md€ (milliard d'euros) pour la LGV Poitiers-Limoges : « **Si on fait une infrastructure, ce n'est pas toujours pour qu'elle soit rentable financièrement. C'est aussi parce qu'elle obéit à une logique d'aménagement du territoire** »²⁸³. Elisabeth Borne confirme l'analyse à propos des Intercités de jour et de nuit : « *on a besoin d'aménagement du territoire, on ne peut pas avoir que des approches comptables.* »²⁸⁴

Cela étant dit, pour mener à bien les choix de financement, une première étape serait de comparer les *coûts complets* mobilité par mobilité.

5.2/ Évaluer et inclure les coûts externes

*Évaluation des externalités à prendre en compte dans le coût réel des transports*²⁸⁵

✓ La route sans péage est subventionnée par le contribuable à 100%²⁸⁶. Les routes représentent un coût direct de 16 Md€/an pour les collectivités²⁸⁷ (275 Md€ cumulés pour la période 1990 – 2015²⁸⁸). La route induit par ailleurs de nombreux coûts « externes »²⁸⁹ : (1) « *L'insécurité routière a coûté 50 Md€ en 2016, soit 2,2 % du PIB* »²⁹⁰, soit plus que l'ensemble des subventions accordées à la SNCF²⁹¹. Selon l'ONU, les accidents de la route sont d'ailleurs la

Mobilités des voyageurs :

Transport de voyageurs (€/2013/1000 voy.km)				
Externalités	Mode			
				
Sécurité	29,90	1,59	1,34	0,76
Bruit	6,17	3,03	1,81	2,91
Pollution atmosphérique	14,1	1,12*	8,97	3,36
Changement climatique	5,56	0,4*	3,84	7,38
Effet amont aval hors CO ₂	5,55	2,15	1,36	6,9
Effet amont aval CO ₂	0,91	0,2	0,63	1,29
Total	56,01	8,30	17,32	21,32
Différence avec le rail	47,71	-	9,02	13,02
Rapport au rail	6,75	-	2,09	2,57

*voir le distinguo traction électrique/thermique dans les fiches détaillées.

Autres externalités des modes voyageurs :

Transport de voyageurs (€/1000 voy.km)				
Externalités	Mode			
				
Congestion (moyenne)	39,7	0*	-	-
Paysage	0,6	0,2	0,3	0,6
Biodiversité	0,2	0	0,1	0,1

*Ces chiffres sont actuellement discutés entre SNCF et le CGDD

279 [Débat sur la promotion des auto-trains et intercités de nuit](#), Sénat, 20 nov. 2019 (19h00')

280 Daniel Schneidermann, [Le train et l'impôt : d'où vient la calculatrice de BFM ?](#), Arrêt sur Images, 9 oct. 2019

281 « Investir 1 € dans des autoroutes vélo rapporte de 2 à 14 € en avantages pour la santé », dans Belga, [Le coût de construction des autoroutes vélo compensé en termes de santé](#), La Libre, 17 juil. 2017 ; Corentin Di Prima, [Contre la pollution et les embouteillages, l'autoroute à vélo est-elle une solution?](#), Le Soir, 18 juil. 2017 ; F. Ripa, [New study reveals the social benefits of cycling and walking in the EU](#), Eltis, 8 avril 2019 ; [Are the policies of promoting bicycle use socially profitable?](#), University of Seville, 18 oct. 2017 ;

282 Sylvia Revello, [Les bienfaits cachés des transports publics genevois](#), Le Temps, 14 nov. 2019

283 [François Hollande relance le projet de LGV Poitiers-Limoges](#), Sud-Ouest, 8 oct. 2016

284 [Entretien avec Elisabeth Borne](#), Sud Radio Matin, 7 fév. 2019 (minute 10h26)

285 Source Ministère de la Transition Écologique, 2014, cité dans [Ensemble pour le fer](#), CGT cheminots, 7 mars 2018 (page 4).

286 Frantz Durupt, [La route aussi coûte de l'argent à tous les Français \(même ceux qui ne roulent pas dessus\)](#), Libération, 13 avril 2018

287 Union des Syndicats de l'Industrie Routière Française, [L'état de la route 2016](#)

288 Jean Michel Gradt, [Rail, routes, autoroutes : retour sur 25 ans d'investissement](#), Les Echos, 9 janv. 2017 ; CGDD, Ministère de l'Environnement, [Les infrastructures linéaires de transport : évolutions depuis 25 ans](#), déc. 2016 ; voir aussi le [comparateur européen](#).

289 Agnès Sinaï, [Les coûts cachés de l'automobile estimés à 373 milliards d'euros par an](#), Actu environnemental, 13 déc. 2012 ; Pour le Ministère de l'Economie, « *L'usage de l'automobile induit des coûts pour la société, notamment liés aux émissions de GES, aux embouteillages et à la pollution de l'air. L'efficacité économique requiert que le coût de la circulation pour l'automobiliste reflète ces coûts externes[...] les automobilistes ne paient pas le coût social de leurs déplacements [...] Cela conduit à une surutilisation de l'automobile, et à une perte de bien-être pour la collectivité.* », DG Trésor, [Péages urbains : quels enseignements des expériences étrangères ?](#), Trésor-Éco n° 224, 6 juil. 2018

290 [Réduire la vitesse de 90 à 80 km/h sur les routes pour sauver des vies](#), Le Monde, 28 déc. 2017

première cause de mortalité des enfants et des jeunes dans le monde, devant les guerres.²⁹² (2) La pollution de l'air par les particules fines serait responsable de 9% des décès²⁹³, soit 48 000 morts par an en France²⁹⁴, 800 000 morts dans l'UE, 9 millions dans le monde²⁹⁵ et coûterait 60 Md€/an²⁹⁶ dans l'UE. La pollution crée également des atteintes cognitives²⁹⁷. Le bruit a aussi un impact sur la santé.²⁹⁸ (3) Les congestions routières coûteraient 20 Md€/an²⁹⁹ en France. (4) L'automobile contribue au changement climatique³⁰⁰ et le coût des catastrophes environnementales a été évalué à 337 Md\$ pour l'année 2017³⁰¹.

✓ Au final les coûts externes des transports dans l'UE seraient de 1000 Md€/an soit 7% du PIB. 75% de ce coût est dû à la route³⁰². Pour comparaison, la taxe sur les carburants (TICPE) a rapporté 34 Md€/an en 2018³⁰³. Elisabeth Borne résume ainsi la situation : « *si les usagers de la route, quel qu'ils soient, couvrent leurs coûts internes,[...] ils sont loin de couvrir les coûts externes.* »³⁰⁴ **L'usager de la route est donc loin de payer l'intégralité de sa facture, qui repose sur le contribuable et les générations futures.**

Tableau 1: Coûts externes des transports pour l'année 2005 en mio CHF (valeur de référence)

	Route	Rail	Total	Total en %
Accidents (point de vue des modes de transport)	2'017	30	2'047	24.0%
Bruit	1'101	74	1'174	13.8%
Coûts de la santé dus à la pollution de l'air	1'834	120	1'954	22.9%
Dégâts aux bâtiments dus à la pollution de l'air	274	15	289	3.4%
Climat	1'256	7	1'264	14.8%
Nature et paysage	687	110	797	9.3%
Pertes agricoles	63	2	65	0.8%
Dégâts aux forêts	64	2	66	0.8%
Dégâts aux sols	107	33	140	1.6%
Coûts supplémentaires en zone urbaine	78	20	99	1.2%
Processus en amont et en aval	593	41	634	7.4%
Total	8'074	455	8'529	100.0%
Part du total	94.7%	5.3%	100.0%	

Coûts externes des transports calculés par l'Office Fédéral de l'Environnement Suisse (OFEV)³⁰⁵

✓ Les TGV sont souvent présentés comme « rentables ». Cependant « *si vous fixez les péages au vrai coût du réseau, c'est en perte.* »³⁰⁶ Explication : les TGV payent des péages élevés mais pourtant insuffisants pour rembourser la totalité des coûts de construction et d'entretien des LGV. Une étude internationale a montré que **la seule LGV rentable en Europe est la LGV Paris-Lyon**³⁰⁷. Et même si elle est dispensée de couvrir l'intégralité des coûts, SNCF Mobilités reconnaît que sur 180 lignes TGV, 80 à 100 sont déficitaires³⁰⁸.

291 Olivier Razemon, [La SNCF coûte moins cher que les accidents de la route](#), Blog.Le Monde, 4 mars 2018

292 Pauline Ducamp, [Les accidents de la route, première cause de mortalité des enfants et des jeunes dans le monde](#), AFP et BFMTV, 7 déc. 2018

293 Yannick Boucher et Julien Depelchin, [Le scandale sanitaire de la pollution de l'air](#), 14 janv. 2019 ; Émilie Torgemen, [« On ment à la population » : le scandale de l'air pollué en France](#), Le Parisien, 11 mars 2019 ; Stéphane Mandard, [La pollution de l'air tue 7 millions de personnes par an dans le monde, alerte l'OMS](#), Le Monde, 2 mai 2018 ; Leila Aïchi, [Pollution de l'air : le coût de l'inaction](#), Sénat, 15 juil. 2015 ; Réseau Action Climat-France, [Transports et pollutions, une feuille de route pour mieux respirer](#), janv. 2017 ; [Dieselgate : vers un scandale de santé publique ?](#), France 2, 18 sept. 2017 ; Voir aussi la toxicité de routes pour les ouvriers du BTP dans Lorena Galliot, [« Après l'amiante, le bitume bientôt interdit ? »](#), France 24, 17 juin 2010 ;

294 Sophie Bécherel, [La recherche le confirme : les particules ultra fines nuisent bien \(et gravement\) à la santé](#), France Inter, 16 juil. 2019

295 Stéphane Mandard, [La pollution de l'air tue deux fois plus que ce qui était estimé](#), Le Monde, 12 mars 2019 ; [Air pollué en Europe. 400 000 morts prématurés par an, alors qu'il y a des solutions](#), Ouest-France, 31 janv. 2018 ; [Pollution de l'air, neuf pays convoqués par l'Union européenne](#), La Croix (avec AFP), 30 janv. 2018

296 Stéphane Mandard, [Pollution de l'air : des ONG réclament 100 000 euros d'astreinte journalière à la France](#), Le Monde, 1 oct. 2018 ;

Stéphane Mandard, [La pollution de l'air responsable de 422 000 décès prématurés en Europe](#), Le Monde, 29 oct. 2018 ;

Stéphane Mandard, [La pollution automobile coûte plus de 60 milliards de frais de santé par an en Europe](#), Le Monde, 27 nov. 2018

297 Barbara Maher, [La pollution de l'air va-t-elle nous rendre bêtes ?](#), The conversation, 9 janv. 2019

298 Stéphane Mandard, [Le bruit, un risque majeur pour la santé des Franciliens](#), Le Monde, 8 fév. 2019

299 Isabelle de Foucaud, [Les embouteillages, une facture de 350 milliards d'euros pour la France sur 15 ans](#), Le Figaro, 12 sept. 2017

300 Vidéo sur l'impact de l'automobile : #DATAGUEULE 65, [Ne voiture rien venir ?](#), Vidéo, 21 nov. 2016

301 [Le coût des catastrophes a représenté 337 milliards de dollars en 2017](#), Novethic, 11 avril 2018

302 [Multimodal Sustainable Transport: which role for the internalisation of external costs?](#), Conseil de l'Europe, 17 déc. 2018 ; voir aussi [Transport automobile au Québec. Combien ça nous coûte collectivement ?](#), Fondation David Suzuki, 2019

303 [TICPE \(taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques\)](#), Glossaire, Finances Publiques, 2018

304 [Commission du développement durable : Mme Elisabeth Borne, ministre, sur les crédits « Infrastructures et services de transports » de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » du PLF 2019](#), Assemblée Nationale, Vidéo, 23 oct. 2018 (minute 1h20'30")

305 V. Paternostre, [Coûts externes du transport : les dommages sur la santé évalués](#), Portail Santé Environnement, 29 juil. 2008

306 [SNCF : la bataille du rail ?](#), Vidéo, Cdanslair, France 5, 16 fév 2018 (Minute 44'30").

307 Jean-Michel Gradt, [« TGV : seules les lignes Paris-Lyon et Tokyo-Osaka seraient rentables »](#), Les Echos, 27 mars 2015

308 Fabrice Gliszczynski, [« Pourquoi le TGV fait plonger la SNCF dans le rouge »](#), La Tribune, 13 fév. 2014 ; La faillite de la LGV Perpignan-Figueras a coûté 450 M€ au contribuable : L.C., [« Le gouvernement espagnol vote la reprise du tronçon ferroviaire Figueras-Perpignan par la France et l'Espagne »](#), L'indépendant, 16 déc. 2016 ; La LGV Rhin-Rhône perd 60 M€/an : Serge Grass, [« TGV Rhin-Rhône : un scandale financier et démocratique »](#), Contribuables associés, 11 mai 2015 ; La LGV Tours-Bordeaux a coûté 8 Md€ et risque de générer un déficit de

✓ L'État recherche des alternatives à la construction de LGV. Ainsi pour Elisabeth Borne « dans des villes comme Tarbes, Limoges ou Aurillac, plutôt que de promettre de très grandes infrastructures, qui ne se réaliseront pas demain matin, il faut aussi miser sur l'aérien pour mieux connecter ces villes aux métropoles françaises et européennes. »³⁰⁹ Elisabeth Borne défend donc une solution coûteuse environnementalement et économiquement : « **Je veux réaffirmer le rôle du transport aérien dans l'aménagement du territoire.** [...] Le cas d'Aurillac est un bon exemple. [...] S'il n'y avait pas de liaisons aériennes d'aménagement du territoire pour Aurillac, ce serait absolument dramatique **pour le maintien des entreprises** qui y sont implantées. [...] avec **quelques millions d'euros par an, on peut assurer la connectivité de ces villes** »³¹⁰. La Sénatrice du Cantal Josiane Costes, auteur d'un rapport sur l'aviation et l'aménagement du territoire, tempère : « ce sont les fermetures successives des lignes de trains vers les grandes villes que compte notre pays ainsi que la dégradation de celles qui subsistent qui ont rendu vital le recours à l'avion. Pour certains endroits de notre pays [...] **la seule réponse est la diversification de l'offre ferroviaire** ».³¹¹ À Aurillac le TdN a existé jusqu'en 2003, et il est toujours pertinent³¹². Il ne circulait donc plus en 2015, quand chacun des 26 500 passagers de l'avion a coûté plus de 105 € au contribuable³¹³.

Des Lignes d'Aménagement du Territoire aériennes (LAT) sont subventionnées pour Limoges³¹⁴, Brive, Castres³¹⁵, Rodez, Le Puy, Agen, Périgueux, La Rochelle, Poitiers, Quimper³¹⁶, etc.³¹⁷ À Gap (Hautes-Alpes) un avion-taxi pour Paris fut à l'essai, réservé aux décideurs économiques et politiques³¹⁸, pour 590€/AR³¹⁹. La ligne aérienne Paris-Tarbes a enregistré une croissance record de +30%³²⁰ suite à la suppression du TdN Paris-Tarbes-Irun en juillet 2017. Pour cette ligne, Air France demande une subvention croissante, de 3,5 M€/an (pour ces services déficitaires, l'augmentation du nombre de passagers implique une augmentation des subventions)³²¹. Elisabeth Borne annonce « 15 M€ supplémentaires dès 2019 » en soutien à ces lignes, soit un « budget multiplié par 4 » et une réduction de la taxe sur les aéroports (soit une économie de 50 M€ pour les compagnies).³²²

La logique comptable – très présente par exemple dans le rapport Spinetta sur l'avenir du ferroviaire³²³ – « oublie » les externalités, alors que celles-ci sont particulièrement coûteuses pour l'aviation³²⁴. Dans ces conditions, l'avion, qui souffre lui aussi de mauvaise qualité de service³²⁵, est-il vraiment moins cher que le TdN pour desservir les villes moyennes ?³²⁶ Pour le sénateur Olivier Jacquin « la LOM [Loi d'Orientation des Mobilités] a un loupé majeur [...] c'est de ne pas avoir intégré en 2019 le principe du **pollueur-payeur, de ne pas avoir remis chaque mode de transport dans son champ de pertinence en intégrant les externalités négatives [...] Imaginons que demain la vérité des prix soit rétablie sur le coût complet et le coût écologique des modes de transports, le rail offrira avec son efficacité énergétique incomparable un bel avenir. Les trains de nuit ont un bel avenir, laissons la nuit nous transporter !** »³²⁷

150 à 200 M€/an (millions d'euros par an). Philippe Jacqué, « [La ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, un jackpot pour Vinci ?](#) », *Le Monde Economie*, 13 mars 2017 ;

309 Philippe Mabile et César Armand, [Les projets d'Elisabeth Borne pour les mobilités du quotidien](#), La Tribune, 26 oct. 2018 ; voir aussi [Audition d'Elisabeth Borne](#), Assemblée Nationale, Video, 23 oct. 2018 (minute 0h36'10")

310 F. Gliszczynski, « [La compétitivité du transport aérien français est un enjeu majeur](#) » (Elisabeth Borne), La tribune 2 mars 2018

311 [Débat sur la promotion des auto-trains et intercitys de nuit](#), Sénat, 20 nov. 2019, 19h10'

312 [Disparition des trains de nuit à destination du Massif Central !](#), Cévennes Magazine n° 1212, 4 oct. 2003

313 Isabelle Morisque, « [La grande misère des petits aéroports régionaux](#) », *L'Express*, 10 nov. 2016 ; Jacques Pavaux, [aides publiques au transport aérien](#), association "Qualité Mobilité", 30 juin 2019 (page 72)

314 Elisabeth Borne, [Je viens de fixer de nouvelles obligations de service public pour les liaisons aériennes Limoges-Paris et Limoges-Lyon](#), Twitter 31 mai 2018

315 Sandrine Morin, [Castres : la ministre des Transports confirme l'aéroport et l'autoroute](#), France Bleu Occitanie, 4 mars 2019

316 Richard Ferrand, [Il y a un mois, HOP décidait sans concertation, la fin des vols entre Quimper et Paris à l'automne 2019. Sans attendre, @Elisabeth_Borne annonce ce jour au JO, une obligation de service public pour la liaison](#), Twitter, 6 mars 2019

317 [Les aides publiques au transport aérien](#), Jacques Pavaux Conseil, FNAUT, 11 janv. 2019

318 Flavien Osanna, [Gap-Paris en avion : une nouvelle compagnie recherchée](#), Le Dauphiné, 3 avril 2019

319 G.F., [Gap-Paris par les airs avec une ligne test : le calcul ironique du suppléant de Pascale Boyer](#), Le Dauphiné, 15 sept. 2018 ;

[Hautes-Alpes : Jean-Michel Arnaud se positionne contre la liaison aérienne entre Gap et Paris](#), Alpes1, 6 sept. 2018

320 +30 % en juillet 2017 comparé à juillet 2016 suite à la suppression du TdN : Aubin Laratte, [Record de fréquentation en juillet pour l'aéroport de Tarbes-Lourdes-Pyrénées](#), France 3, 16 août 2017 ; [Aéroport Tarbes-Lourdes-Pyrénées : +28% en octobre](#), Air Journal, 24 nov. 2017 ; [Aéroport Tarbes Lourdes Pyrénées : Record de croissance en Juillet](#), Aéroport Tarbes-Lourdes-Pyrénées, 16 août 2017 ; Andy Barrejat, [Aéroport Tarbes Lourdes Pyrénées : record de croissance en juillet](#), La Dépêche, 17 août 2017

321 [Le maire de Tarbes dénonce les prétentions d'Air France](#), La Dépêche, 18 janv. 2018

322 M. Tendil, [15 millions d'euros supplémentaires en 2019 pour les lignes aériennes d'aménagement du territoire](#), Banque des Territoires, 3 oct. 2018

323 [Le rapport Spinetta](#) mentionne les contraintes climatiques mais uniquement dans son état des lieux. Il ne recommande à aucun moment d'intégrer les coûts environnementaux ni de réaliser les choix en intégrant l'objectif de préserver le climat. Lire aussi : Pascal Dauboin, [Trains de nuit : solution pour une mobilité propre sur les longues distances](#), Point de vue n°20, Débat public PPE, 30 juin 2018

324 [Le coût sociétal du trafic aérien à Genève et les effets sur les finances publiques](#), noé21, avril 2016 ; Jolayne Houtz, [Communities around Sea-Tac Airport exposed to a unique mix of air pollution associated with aircraft](#), UW News, 3 déc. 2019

325 [Liaisons intérieures : la ministre des Transports hausse le ton contre Hop!](#), Europe 1, 10 juil. 2018 ; [15 heures de retard et une nuit à Orly pour les passagers d'un vol Paris-Rodez](#), La Dépêche, 12 oct. 2018

326 Voir aussi [Les aides publiques au transport aérien](#), Conférence de presse de la FNAUT, 11 janv. 2019

327 [Débat sur la promotion des auto-trains et intercitys de nuit](#), Sénat, 20 nov. 2019 (19h05')

L'institution France Stratégie³²⁸ évalue le coût de la tonne de CO2 à 250 € en 2030. Elle invite à mettre en place tout dispositif (par exemple en terme de transports publics) permettant de réduire les émissions à un coût qui lui est inférieur. Par ailleurs, l'Autorité Environnementale estime que les grands projets pèchent au niveau écologique³²⁹. Les perspectives sont donc positives : **en prenant en compte le prix du carbone, les TdN, même avec leurs dysfonctionnements actuels, s'approchent déjà l'équilibre économique.**³³⁰

5.3/ Quel investissement pour le matériel roulant TdN du futur ?

Besoin de locomotives

Les locomotives 67000 (antérieures à 1974) qui circulent sur la branche non électrifiée Rodez sont en fin de vie et causent de nombreuses pannes, sources de retards³³¹. La direction SNCF Intercités annonce qu'elles seront remplacées à partir de 2020 par des locomotives louées à Akiem (filiale SNCF)³³². Les locomotives 75000 utilisées pour Briançon sont moins anciennes³³³. Pour J.-B. Djebbari « *Les TdN mis en œuvre par les ÖBB n'utilisent que des lignes électrifiées ce qui permet des économies d'exploitation. Or la France comporte plusieurs territoires comme l'Aveyron et les Hautes Alpes nécessitant des dessertes avec l'emprunt de lignes thermiques.* »³³⁴ Electrifier les lignes serait pertinent. En attendant, investir dans des locomotives bi-modes réduira les manœuvres de changement de locomotive.³³⁵

ÖBB s'est équipé d'un parc de 331 locomotives *Taurus* - Siemens Eurosprinter - pour un coût unitaire de 3 M€. ³³⁶ Elles permettent de tracter jusqu'à 230 km/h de manière polyvalente les voitures Intercity, fret et TER³³⁷. La SNCF dispose elle aussi d'un grand nombre de locomotives électriques en bon état. Dans ce domaine les améliorations porteraient plutôt sur l'acquisition de locomotives compatibles pour traverser les frontières. Ainsi, en 2018 la SNCF a acquis 3 locomotives compatibles pour traverser la frontière allemande et tracter ainsi le TdN Paris-Moscou³³⁸.

Rénover les voitures Corail

En 2015, la Cour des Comptes a souligné le grand âge des rames, fabriquées autour des années 1975-1980. Elle rappelle aussi « *leur robustesse reconnue et un niveau de confort qui reste apprécié. [...] Le maintien de ce service [6-8 lignes de nuit] nécessiterait la rénovation de 300 voitures d'ici 2018. [...] Le coût en est évalué par la SNCF à environ 120 M€.* »³³⁹

Début 2017 l'État s'était engagé à renouveler le matériel roulant.³⁴⁰ En septembre 2018, Elisabeth Borne a annoncé que « *nous allons investir 30 millions d'euros pour la modernisation du matériel [Intercités de nuit]* »³⁴¹. En novembre 2019, M. Djebbari annonce un « *montant estimé aujourd'hui à 44 M€* »³⁴². D'après SNCF Intercités, la rénovation porterait sur un parc très réduit, de 60 à 70 voitures, avec une recherche de solutions de location de matériel additionnel pour les pics de fréquentation³⁴³. Une offre *premium* en voiture-lit pourrait éventuellement être envisagée si du matériel de location était disponible. La rénovation coûterait donc environ 400 000 € à 500 000 € par voiture (plus 30 000 € pour le Wifi). Elle démarrera début 2020 pour livraison des voitures rénovées de fin 2020 à fin 2022. Cela permettra de prolonger les voitures « *d'au moins 10 ans* », donc au-delà de 2030.³⁴⁴

328 [La valeur de l'action pour le climat](#), France stratégie, fév. 2019.

329 [La qualité environnementale des grands projets se dégrade](#), Novethic+AFP, 27 mars 2019

330 D'après le Ministère des transports « *la ligne de nuit Paris-Hendaye était subventionnée à hauteur de 47 % en 2015 et de 56 % en 2016, pour des déficits de 5,8 M€ et de 6,2 M€ et une fréquentation de 102,8 millions de voyageurs-km et de 84,7 millions de voyageurs-km respectivement sur ces deux années* » [réponse à la question [5253 de Mme Lasserre-David, JO du 14 août 2018](#)]. En supprimant la ligne de nuit Paris-Hendaye, une partie des passagers vont se reporter vers l'avion. A 250 €/T, toute tranche de report modal de 20% des passagers du TdN vers l'avion rajoute un coût en CO2 de 1,2 M€, ce qui équivaut à 20% du déficit du TdN. Méthode de calcul : l'ADEME indique que les émissions de CO2 d'un vol régional est de 242 g/voyageur.km contre 12 g/voyageur.km pour un Intercité, soit un différentiel de 230 g/voyageur.km. 102,8 millions de voyageurs.km reportés du TdN vers l'avion générerait donc 23613 Tonnes de CO2 supplémentaire soit un surcoût carbone de 6 Millions€ : ce coût est équivaut approximativement au déficit du TdN.

331 La SNCF en attèle désormais deux pour que la seconde puisse prendre le relais en cas de panne de la première.

332 Communication de la direction lors de la rencontre « Oui au train de nuit » - SNCF Intercités, 27 janvier 2019

333 Romain Vieillard, [Les BB 75300, un choix de raison pour le Paris – Briançon](#), Rail Passion, 7 janvier 2017

334 Débat sur le thème, "[promouvons les auto-trains et Intercités de nuit](#)", Sénat, 20 nov. 2019 (20h01'40") [[version texte](#)]

335 Michel Chlastacz, [L'Eurodual de Stadler en essais sur Orléans-Vierzon](#), Mobilités Magazine, 9 juil. 2018 ; Olivier Constant, [VFLI met en service sa locomotive hybride](#), Actu-Transport-Logistique, 7 nov. 2019

336 [Locomotives Siemens Euro Sprinter](#), trains-europe.fr, 25 nov. 2017

337 [Taurus, la locomotive "universelle" autrichienne](#), TransportRail, 2 oct. 2015

338 [Mitsui Rail Capital Europe to provide three Bombardier locomotives to SNCF for Paris-Moscow Express service](#), MRCE, 1er oct. 2018 ; [Locos for French leg of Paris - Moscow service](#), Railway gazette, 19 sept. 2018

339 Cour des Comptes, [Les trains Intercités : sortir de l'indécision](#), fév. 2015, p. 243, 244, 247

340 [La SNCF rêve de nouveaux services pour ses trains de nuit](#), VRT, lettre confidentielle n°157, 10 avril 2017 ;

341 Elisabeth Borne, [L'Etat va investir plus de 30M€ pour rénover les trains de nuit : couchettes, sanitaires, prises, Wifi...](#), Twitter, 22 sept. 2018

342 Débat sur le thème, "[promouvons les auto-trains et Intercités de nuit](#)", Sénat, 20 nov. 2019 (20h00") [[version texte](#)]

343 L'État n'a pas prévu de rénover du matériel roulant pour les pics de fréquentation saisonniers. Lire : [Hautes-Alpes : les députés font leurs doléances au Ministère des Transports](#), Alpes 1, 15 sept. 2017.

344 Rencontres « Oui au train de nuit » et SNCF Intercités du 26 sept. 2018 et du 29 janv. 2019

La France ne prévoit pas pour l'instant de rénover des voitures sièges inclinables. A l'opposé la Norvège souhaite convertir les voitures de jour en voitures à fauteuil inclinable.³⁴⁵

Un parc européen insuffisant pour la location de voitures

Pour Elisabeth Borne « *il y a aussi la possibilité de louer ce type de rames* ». ³⁴⁶ ÖBB souhaite d'ailleurs aussi en louer³⁴⁷. Cependant, au vu de la pénurie de matériel roulant de nuit en l'Europe de l'Ouest, cette solution reste aléatoire, à moins de louer aux chemins de fer russe (RZD), qui eux rénovent et modernisent leur parc³⁴⁸. SNCF Intercités a déjà loué des voitures-lit à RZD en 2016-2017.³⁴⁹ Mais la coopération est souvent laborieuse entre la SNCF et les compagnies ferroviaires étrangères, et plus particulièrement encore avec RZD.³⁵⁰ Par ailleurs mi-2019 le loueur de matériel ferroviaire Alpha-Train n'avait toujours pas identifié la location de voitures de trains de nuit comme une activité potentielle³⁵¹.

Flixbus annonce relancer le Paris-Nice en 2021, mais uniquement s'il y a une aide du gouvernement pour le matériel : « *Concernant cette ligne notre position est claire depuis le départ. Le matériel roulant de nuit est très spécifique, ce qui constitue une **barrière à l'entrée importante**. L'État a fait plusieurs déclarations pour affirmer sa volonté de relancer les trains de nuit. Une des pistes qui a été évoquée est la mise en location de trains couchette. Nous avons manifesté notre intérêt et attendons aujourd'hui une réponse [...]. Ce n'est qu'avec ces éléments que nous pourrions prendre la décision de lancer ou non le service à horizon 2021.* »³⁵²

Opérateur	Voitures -lits	Voitures couchettes	V. sièges inclinables	Autres (V. restaurant)	Parc en 2016-2019	Parc prévu à l'horizon 2022
RZD (Russie)	?	?	?	?	7000 ⁽³⁵⁶⁾	modernisé ⁽³⁵⁹⁾
ÖBB (Autriche)	52 à 77	74	63	?	189 ⁽³⁵⁷⁾	280
Trenitalia (Italie)	?	?	?	?	~ 200	?
SJ (Suède) ³⁵³	25	20	23	5	~ 100	en croissance
PKP Intercity Nuit (PL) ³⁵³	?	?	?	?	102	?
Caledonian Sleeper (UK)	~ 36	0	~ 28	11	75	renouvelé en 2019
GWR Sleeper (UK) ³⁵⁴	10	0	5	3	18	?
SNCF	0	~ 83	~ 10	0	93 ⁽³⁵⁸⁾	60 à 70
DB (Allemagne)	42	> 33	> 10	?	> 85	vente du parc
RENFE Trenhotel (Espagne)	> 20	> 20	> 32	> 8	> 80	destructions
SNCB (Belgique)	0	6	0	0	6	vendues (mai 2019)
Euroexpress (Allemagne) ³⁵⁵	0	20	15	5	40	?
RegioJet (Rep. Tchèque)	?	~ 40	> 10	?	~ 40	achats en 2019 ⁽³⁶⁰⁾
Snälltåget – Transdev (Suède)	?	?	?	?	> 20	achats en 2019 ⁽³⁶¹⁾

Le parc de voitures de nuit est insuffisant en Europe, ce qui restreint les possibilités de location

345 Chemins de fer norvégiens (Norske Tog), [Night Train Concept Sleeping/Reclining Seats](#), Ted.europa.eu, 24 oct.2019

346 [Débat sur l'amendement n°115](#), Sénat, 19 mars 2019 (minute 3')

347 Erwin Reidinger, [Austrian Federal Railways to hire sleeping cars](#), IRJ, 18 oct. 2019

348 Erwann Pensec, [Les Chemins de fer de Russie lèvent le voile sur le design de leurs futurs wagons-couchettes](#), RB, 19 nov. 2018 ; Erwann Pensec, [Premières photographies des nouveaux wagons à compartiments de Russie](#), RB, 1 mars 2019 ; [Photos sur facebook](#), 18 mars 2019

349 [La Russie livrera 20 wagons à la SNCF](#), TASS, RBTH, 20 fév. 2016

350 Témoignage de cadres SNCF.

351 Communication personnelle officielle. Voir aussi le site de l'entreprise sur [www.alphatrains.eu/fr/](#)

352 Marie-Cécile Berenger, [Flixbus annoncé sur les rails provençaux d'ici 2021. L'autocariste veut lancer un train de nuit Paris-Nice, desservant 9 gares régionales](#), La Provence, 8 août 2019

353 [Les trains de voyageurs de nuit en Europe : la fin du voyage ?](#), Policy Dept, TRAN, European Parliament, 8 mai 2017

354 [Night Riviera, by GWR from London to Penzance](#), Wikipedia

355 <https://www.euro-express.eu/home/unsere-wagenflotte/liegewagen.aspx>

356 Sur un total de 17 898 voitures voyageurs : le TdN a une part de marché élevée en Russie du fait des grandes distances. Voir aussi : Russian Railways, [The compagny](#), janv. 2020.

357 Estimations sur le parc ÖBB, en 2015 : 35 voitures-lits et 60 voitures-couchettes ; en 2016 : 77 voitures-lits et 75 voitures-couchettes ; source : [„Entwicklung eines attraktiven europäischen Nachtzugsystems und Potenziale für den Nachtzugverkehr“](#), Fraunhofer, 19 oct. 2017 (page 22). Voir aussi Frédéric de Kemmeter, [Nightjet, la renaissance du train de nuit](#), Mediarail.be, 24 mars 2019

358 Fin 2018 la situation était la suivante : « *Alors que le parc exploitable de matériel roulant de nuit atteignait 298 voitures en 2014, sa taille est désormais très limitée : 66 voitures, dont 54 voitures en roulement et 12 pour réaliser la maintenance. 27 autres voitures sont conservées en prévision d'une industrialisation de la rénovation; elles ne sont pas exploitées commercialement.* » [Mission flash sur le renouvellement du matériel roulant des lignes TET](#), Commission des Finances, Assemblée Nationale, oct. 2018. Le parc est en réduction depuis longtemps : 475 voitures couchettes Corail ont été fabriquées pour la SNCF entre 1976 et 1987, à une époque où la SNCF disposait déjà d'un parc considérable. Voir : [Voitures couchettes sur wikipédia](#).

359 « *In line with passenger demand, 589 or 86% of the new carriages will be couchettes. According to statistics, more than 65% of Federal Passenger Company users choose couchettes for their rail journeys.* » dans [RZD Holding updates long-distance train fleet](#), Russian Railways, 16 mars 2018 ; RZD a récemment acquis 200 voitures neuves aptes à circuler à l'écartement européen, pour compléter le parc plus ancien

360 L. Levert, [RegioJet : un privé Tchèque en pleine forme](#), Railpassion, 7 oct. 2019

361 [Snälltåget köper vagnar för nattåg till Europa](#), Pressmeddelande, 26 août 2019 [[traduction](#)]

Au moment de relancer, l'Espagne, la Belgique et la France abandonnent leur matériel

En 2018 l'Espagne a détruit des rames modernes de trains de nuit à grande vitesse³⁶². En mai 2019 la Belgique a vendu ses 6 dernières voitures de nuit³⁶³. La DB continue à vendre son parc.³⁶⁴ En France, à quelques années de la mise en concurrence, la SNCF détruit les voitures couchettes et des Corails de jour³⁶⁵. Pour exemple, SNCF Occitanie radie de 90 à 115 voitures rénovées récemment (pour un montant de 1 M€/voiture), « afin d'éviter la manœuvre de rebroussement à Portbou »³⁶⁶. Phénomène aggravant, les opérateurs payent une taxe « IFER »³⁶⁷ sur le matériel roulant voyageur, même s'il ne circule pas. La SNCF est donc incité à radier le matériel Corail stocké, afin de ne pas payer l'IFER. A l'été 2019, des témoignages évoquent qu'une partie des voitures Intercités de nuit seraient transférées à l'étranger, sans qu'il soit possible de vérifier l'information.³⁶⁸

Au moment où la renaissance des TdN est de plus demandée par de nombreux acteurs, les opérateurs de l'Europe de l'Ouest semblent se débarrasser de leur matériel.³⁶⁹ Le matériel de type Intercités et TdN risque de manquer au moment même où une augmentation du service est attendue. L'État gagnera à intervenir pour **sanctuariser un parc Corail de jour et de nuit en vue d'une reprise du trafic**.

Commander des voitures neuves

Pour M. Djebbari « l'une des principales problématiques est celle du matériel roulant qui devra être renouvelé et donc faire l'objet d'un financement »³⁷⁰ Dans la perspective de commander du matériel neuf, la mission parlementaire sur le matériel TET diagnostique : « les voitures à places assises avec sièges inclinables ont déjà dépassé leur potentiel « temps ». Elles sont exploitées de façon dérogatoire (ordre d'investigation) dans la limite de leur potentiel kilométrique. L'arrêt de leur exploitation pourrait intervenir fin 2018, sans aller au-delà de la fin 2019. Le potentiel technique des autres types de voiture permet de maintenir leur fonctionnement jusqu'en mai 2023. [...] Concernant la situation française, M. Kurt Bauer a souligné que **la nécessité de renouveler, à terme, l'intégralité du matériel roulant de nuit justifie une contribution financière du donneur d'ordre public**. Il paraît en effet difficile à un opérateur éventuel de la ligne d'investir entièrement pour un matériel à amortir sur une durée d'au moins 40 ans. Le coût d'une commande récente commandée passée à Siemens pour 21 trains dont 13 de nuit, livrables en 2022, s'élève à 365 M€, soit 17,4 M€ par train. »³⁷¹ Mi-2018, ÖBB a en effet passé une commande extensible à 700 voitures de nuit et de jour pour un total de 1,5 Md€, soit 2,1 M€ par voiture.³⁷²

A titre de comparaison, en 2003 une commande de la DB s'élevait 2,5 M€ par voiture-lits, 1,7 M€ par voiture couchettes, 1,6 M€ par voiture sièges-inclinables, et 0,25 M€ par voiture auto-train³⁷³. La nouvelle flotte britannique luxueuse du Caledonian Sleeper³⁷⁴ coûte 2,7 M€ par voiture (les 75 nouvelles voitures ont coûté 200 M€, dont 68 M€ sont financées par l'Écosse et 58 M€ par le Royaume-Uni³⁷⁵). Elle est construite

362 [Talgo to convert night trains for high speed day use](#), RailwayGazette, 6 fév. 2018

363 Témoignage de cheminots SNCB : « Le nouveau gouvernement wallon veut la relance des trains de nuit? [...] les toutes dernières voitures couchettes de la SNCB (du type I6) ont précisément été vendues et transférées sans glorieux battage médiatique en mai 2019 (départ d'Ostende le 29-05 et arrivée à Prague le 31 mai 2019) à un opérateur tchèque [...] Les trains de nuit ont circulé régulièrement vers pratiquement toute l'Europe jusqu'en 2005 et affichaient pour la plupart d'excellents taux de fréquentation. C'est la libéralisation du marché ferroviaire international et l'interdiction corrélatrice de toute coopération entre les réseaux (devenus alors opérateurs ferroviaires) mise en vigueur la même année qui a précipité la suppression simultanée de pratiquement tous les trains de nuit au départ de la Belgique. Le seul survivant étant alors le [...] « Treski » vers l'Autriche (destination : Landeck et Bischofshofen) a circulé uniquement l'hiver de fin décembre à mars » Source [Paroledecheminots](#), Facebook, 12 sept. 2019

364 « RegioJet has bought 18 couchette cars from Deutsche Bahn », dans [RegioJet to strengthen overnight trains](#), IRJ, 15 juil. 2019

365 F. Marais, [En Haute-Marne, une voiture SNCF démantelée chaque jour](#), Traces Ecrites News, 23 mars 2015 ; A noter, les trains contiennent de l'amiante. Le règlement européen REACH sur l'amiante serait la raison officielle invoquée pour interdire la cession du matériel roulant à d'autres opérateurs nationaux ou européens. Actuellement, seule la SNCF serait désormais autorisée à faire rouler le matériel Corail. Voir dans « [Appel à manifestation d'intérêt, Questions / Réponses - 1](#) », Ministère de l'Ecologie, 2016 ; Pour des informations sur le désamiantage et le démantèlement voir : [La RATP choisit Veolia pour le démantèlement et le recyclage des rames du RER A](#), Veolia, 15 mai 2014

366 P. Galano, [La SNCF s'apprête à envoyer à la casse une centaine de voitures Corail rénovées à grand frais par la Région](#), leTC, 9 mars 2018. Voir aussi : Bertrand Rouzies, [Comment la SNCF saborde pour près d'un milliard d'euros de matériel tractant](#), Blog Mediapart, 12 sept. 2017 ; Boris Maslard Thomas Dubois, [Près de Rouen, le « cimetière des locos » est appelé à disparaître du paysage](#), Paris-Normandie, 23 oct. 2018 ;

367 Imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (IFER), voir [TFP - IFER sur le matériel ferroviaire roulant utilisé sur le réseau ferré national pour les opérations de transport de voyageurs](#), Bulletin Officiel des Finances Publiques-Impôts, 7 mars 2018

368 Les rames Corail en livrée Lunéa ont fait l'objet d'une rénovation dans les années 2000 et auraient peut-être été désamiantées (?). Uniquement dans ce cas, elles seraient exportables : la directive REACH interdit de mettre sur le marché du matériel contenant de l'amiante.

369 A noter aussi : un matériel moderne avait été construit en 1997 pour le TdN NightStar sous la manche qui n'a pas vu le jour. Ces trains ont finalement été exportés au Canada. Lire : H. Hanenbergh, [Nightstar— The sad story of the Channel Tunnel night trains](#), Railway Update, 2011

370 Débat sur le thème, "promouvons les auto-trains et Intercités de nuit", Sénat, 20 nov. 2019 (20h01') [[version texte](#)]

371 [Mission flash sur le renouvellement du matériel roulant des lignes TET](#), Commission des Finances, Assemblée Nationale, oct. 2018

372 [ÖBB signs 700-coach framework agreement](#), Railway Gazette, 17 août 2018

373 Pour des voitures sur un niveau, de longueur 26,4 m. Une partie de ces voitures a été revendue à ÖBB en 2016. Pour 40M€, ÖBB a donc acheté 42 voitures-lits, 15 voitures couchettes, et a rénové son propre parc de voiture siège inclinables. Voir [Plus de trains de nuit pour les ÖBB](#), Rail Passion, 19 déc. 2016. D'après ÖBB, le nombre des voitures commandées et leurs spécifications font énormément varier le prix. Construire seulement 10 ou 25 voitures d'un même type, c'est de la manufacture. En commander 700 c'est de l'industrie ...

374 [CAF coaches to enter service with Caledonian Sleeper in October](#), Railway Gazette, 16 janv. 2018

375 [Caledonian Sleeper launches new CAF coaches](#), RailWayGazette, 29 Apr 2019 ; Maev Kennedy, [Caledonian Sleeper gets double beds and a new](#)

par l'entreprise espagnole CAF, également présente en Occitanie. L'autre constructeur espagnol, Talgo, produit des trains de nuit à écartement variable ce qui permet le franchissement des frontières espagnoles et russes³⁷⁶. Alstom pour sa part ne produit pas de trains de nuit, mais collabore avec le constructeur russe TransMashHolding (TMH) qui en fabrique³⁷⁷. Les voitures russes sont modernes et confortables, mais plus lourdes (60 tonnes) et plus onéreuses (4 M€/voiture).

Constituer un parc de trains de nuit incluant 750 voitures neuves ou rénovées (pour 40 trains) pour 15 lignes nationales et un co-financement pour 15 lignes intraeuropéennes³⁷⁸ coûterait de l'ordre de 1,5 Md€³⁷⁹. De nombreux parlementaires ont d'ores et déjà soutenu cet investissement.³⁸⁰ Le calcul peut être détaillé comme suit :

Nombre d'unités	Matériel roulant	Prix unitaire	Investissement
600	Voitures neuves	2,1 M€ (prix ÖBB)	1260 M€
150	Voitures Corail rénovées	0,5 M€ (prix SNCF)	75 M€
45	Locomotives	3,6 M€ (prix SNCB)	162 M€
Total			1497 M€

Investissements récents dans le ferroviaire



Le coût peut paraître important, mais le matériel, amorti sur 30 ans, revient à moins de 5€ par voyageur. Le montant important découle avant tout du manque d'investissements pendant 40 ans : on rattrape le retard en seulement une décennie. L'investissement serait donc de 150 M€/an pendant 10 ans. Par ailleurs, cet investissement est à comparer avec d'autres coûts du ferroviaire, qui sont généralement élevés :

- 60 km d'un projet LGV comme GPSO coûte 1,5 Md€.
- Pour soutenir Alstom en 2017, l'État a commandé 15 TGV surnuméraires – dont la SNCF ne voulait pas – pour la somme de 420 M€³⁸¹. Il a pour cela prélevé la somme sur le budget initialement assigné aux Intercités³⁸². En 2018, l'État a de nouveau forcé la SNCF à commander 100 « TGV du futur » à Alstom pour 3 Md€³⁸³.

[look in £150m revamp](#). The Guardian, 30 août 2017 ; [New Caledonian Sleeper trains are now being tested in the UK](#), Global Railway Review, 7 avril 2018 ; Autre estimation à 2,5M€ par voiture : 187,5 M€ pour 75 voitures réparties pour quatre trains de 16 voitures : 30 voitures-lits, 11 voitures avec sièges entièrement inclinables, 11 voitures avec sièges normaux, 11 voitures-restaurant et 12 voitures «hybrides».

376 [Gauge-changing trains ordered for Moscow – Berlin](#), Railwaygazette, 20 Juin 2011

377 [Question du député Sébastien Cazenove sur le matériel train de nuit](#), Audition du PDG d'Alstom, Assemblée Nationale, 13 oct. 2017 ; voir aussi [Alstom porte à 33% sa participation dans Transmashholding](#), Alstom, 29 déc. 2015 ;

378 Dans ce calcul, il est compté que la France prendrait en charge l'achat du tiers des besoins en matériel roulant pour les lignes intraeuropéennes.

379 En 2011 le parc SNCF Intercités contenait 2 487 voitures et locomotives (environ 500 voitures de nuit).

380 [vidéo] [Amendements n°2637, 46, 2520, 700, 730, 715, 2898](#), Assemblée Nationale, 2ème séance, 13 juin 2019 (minute 4h08'30") [[texte de l'amendement](#)] ; [vidéo] [Amendements n°CD500, CD738, CD1175, CD2070](#), Commission DDAT, Assemblée Nationale, 20 mai 2019 ; [vidéo] [Amendement n°115, débats sur la Loi d'Orientation des Mobilités](#), Sénat, 19 mars 2019 ;

381 Franck Bouaziz, « [Alstom : l'Etat commande, la SNCF grince](#) », Libération, 6 fév. 2017 ; Marc Fressoz, « [TGV Paris-Milan : la SNCF passera finalement par un appel d'offres](#) », MobilisCités, 23 fév. 2017

382 En 2017, 24 rames TGV sont mises au rebut au lieu d'être rénovées, dans l'objectif de fournir 420 M€ de nouvelles commandes à Alstom, pour 15 TGV. Lire : Lionel Steinmann, [L'Etat transfère à la SNCF la commande des 15 TGV à Alstom](#), Les Echos, 15 février 2017 ; Marc Carémantrant, [Rebondissement dans l'affaire des TGV d'Alstom](#), Rail Passion, 3 mai 2017

383 F. Gliszczynski, [La SNCF va commander 100 "TGV du futur" à Alstom quand la priorité va aux trains du quotidien](#), La Tribune, 23 mars 2018 ; Lionel Steinmann, [SNCF : la commande des 100 TGV du futur suspendue à une annonce sur les péages ferroviaires](#), Les Echos, 19 avril 2018 ; Simon Chodorge, [Quatre points clés sur les TGV du futur commandés à Alstom par la SNCF](#), L'usine Nouvelle, 26 juil. 2018

- M. Pepy rappelle qu'« on a passé une commande de 10 Md€ [...] avec 600 trains neufs qui vont remplacer les RER. [...] Il y a 7 Md€ de commandes qui ont été passées par les Régions pour changer les TER. »³⁸⁴
- Le gouvernement prévoit des nouvelles rames intégralement neuves, mais critiquées pour être mal adaptées, pour un montant de 3,7 Md€ pour les Intercités *de jour*³⁸⁵. Pourtant, le matériel Corail est de bonne qualité et gagnerait être prolongé au moins jusqu'en 2026-2028. En comparaison le budget de 30 M€ alloué aux TdN paraît non proportionné.

Au final tous les trains français bénéficient de commandes neuves, sauf le TdN. Face aux 3 Md€ dépensés pour les TGV, aux 3,7 Md€ pour des trains Intercités, les réticences du Ministère des Finances pour limiter l'investissement TdN à seulement 44 M€, soit 2% des sommes précédentes, sont à souligner. Ces investissements sont donc d'autant plus déséquilibrés, que c'est le TdN qui a les besoins les plus urgents.

5.4/ Quels besoins de financement pour le fonctionnement des TdN ?

Les nombreux dysfonctionnement des TdN SNCF et l'opacité comptable ne permettent pas une évaluation fiable du degré d'autofinancement des TdN en France. Dans ces conditions, les données internationales sont à observer : en Suède l'opérateur SJ bénéficierait d'une subvention avoisinant 25% des coûts³⁸⁶. La DB affichait un déficit de 31 M€ en 2015 (probablement « gonflé », car en forte croissance dans les dernières années du service), pour un chiffre d'affaires annuel d'environ 90 M€³⁸⁷, soit 34 % de subvention. Le déficit s'est réduit à 20 M€ en 2016. Une étude du ministère des transports allemand de 2017, rendue publique le 21 octobre 2019, montre que les TdN peuvent raisonnablement s'autofinancer à 81 %. ÖBB déclare que ses TdN gagnent de l'argent, mais qu'ils font peu de bénéfices.

Opérateur	Pays	Année	Niveau d'autofinancement
SNCF	France	2016	50 %
DB	Allemagne	2015	66 %
DB	Allemagne	2016	78 % ?
Étude allemande	Allemagne	2017	« 81 % est réaliste »
SJ	Suède	2016	75 %
Thello (trains de jour et de nuit)	Italie-France	2018	76 % ⁽³⁸⁸⁾
ÖBB	Autriche	2017	~ 100 %

L'étude du ministère des transports allemand donne la structure détaillée des coûts de fonctionnement des TdN : maintenance 25%, personnel 20%, capital 17%, péages 15% (23% sur Paris-Berlin), énergie 10%, commercialisation 9%, ménage 3%, touché de gare 1%, sur un coût total de 20 €/train.km ou 30 à 35 €/train.km pour un TdN multibranches.³⁸⁹ Par ailleurs une grande parties des coûts des TdN sont des charges fixes. Pour améliorer l'autofinancement, il est important de rechercher un effet « volume », c'est-à-dire augmenter le nombre de TdN !

A l'étranger certains trains de nuit sont proches de l'autofinancement.³⁹⁰ En France la SNCF demande 20 à 30 M€/an de subventions pour 2 TdN³⁹¹, sans transparence sur les coûts. La SNCF a ainsi pu évaluer à 2 M€ le besoin de financement pour réaliser 3 mois d'exploitation supplémentaire du Paris-Tarbes-Irun en haute saison 2017.³⁹²

Alors que le TdN Occitan offre 876 places³⁹³ avec un fort taux de remplissage (autour de 50%), ce déficit est-il justifié ? La région Occitanie cofinance la ligne, et son Vice-Président aux Transports, M. Gibelin, s'exprime ainsi sur le ferroviaire régional : « nous ne sommes pas en situation de pouvoir dire ce qui est

384 [Guillaume Pepy est l'invité de RTL](#), RTL, 26 juil. 2018, minute 7'00" ; [Audition des Présidents de la SNCF](#), Commission des affaires européennes, Vidéo, Assemblée nationale, 9 nov. 2017 (minute 26') ; [Les chiffres du nouveau RER](#), VRT, 13 Juil 2018

385 AFP, [France: l'ensemble des trains Intercités renouvelés d'ici 2025](#), *La Croix*, 12 janv. 2017 ;

386 « *La subvention actuellement accordée à ce service s'élève à 120 millions SEK (12 millions €) par an et laisse entendre que le reste des coûts s'élevant à environ 300-400 millions SEK (30-40 millions €) est couvert par les recettes des ventes de billets.* » dans [Les trains de voyageurs de nuit en Europe : la fin du voyage ?](#), Policy Dept, TRAN, European Parliament, 8 mai 2017 (page 160).

387 Ouiautraindenuit, [Les chemins de fer allemands envisagent de lancer des trains de nuit en coopération](#), Mediapart, 16 sept. 2019 ; Fabrice Pouliquen, [Transports : Le redémarrage des trains de nuit fait peu à peu son chemin](#), 20 Minutes, 5 sept. 2019

388 [Thello, résultats financiers.](#), wikipedia, janv. 2020

389 „[Entwicklung eines attraktiven europäischen Nachtzugsystems und Potenziale für den Nachtzugverkehr](#)“, Fraunhofer, 19 oct. 2017 (p 90 et 95).

390 [\[ALLEMAGNE\] La reprise des trains de nuit par ÖBB est un succès](#), T. Wüpper, Stuttgarter Zeitung, 6 juin 2017 ; Sur la Suède : [SJ reports 65% growth in overnight train traffic](#), IRJ, 12 juin 2015 ; The Greens, [Revitalising European Night Train and EC-IC services](#) (vidéo), Parlement Européen, 1er juil. 2015 (à partir de la 42ème minute).

391 [Développement des trains intercités de nuit](#), Question orale n° 0488S du 18 oct. 2018 de Mme Viviane Artigalès, Sénat, réponse du 21 nov. 2018

392 Alain Vidalies, [Réponse à la députée Jeanine Dubié et au sénateur Jean-Jacques Lasserre sur le TdN Paris-Tarbes/Irun](#), 3 mai 2017

393 3 voitures sièges inclinables de 76 places; 4 voitures 1ère classe de 36 places ; 9 voitures 2ème classes de 60, 54 ou 42 places

réellement fait avec l'argent. On ne peut pas dire que la transparence soit la 1ère qualité de la maison SNCF. »³⁹⁴

Le besoin de subventions des TdN pourrait à l'avenir se réduire, en améliorant la qualité de service, la fiabilité et en dénonçant les surcoûts injustifiés. Cela permettrait de s'approcher de l'autofinancement. Ainsi, jusqu'en 2011, le Paris-Tarbes-Irun s'autofinancait³⁹⁵. Pour comparer avec l'aérien, il est important d'estimer que chaque ligne TdN dessert plusieurs villes moyennes, ce qui permet de **mutualiser les coûts**.³⁹⁶

Améliorer la qualité de service pour avancer vers l'autofinancement

✓ Avec les nombreuses annulations, déprogrammations (et retards), la SNCF est contrainte non seulement de rembourser les billets³⁹⁷, mais aussi payer des nuits d'hôtel, des repas voire des taxis. Occasionnellement des TdN arrivent à destination avec plus de 6 heures de retard³⁹⁸. Selon l'Autorité de la Qualité de Service dans les Transports (AQST), le TdN **Paris-Briançon serait le train le plus en retard de France en 2017 : 52,9% des trains seraient en retard**³⁹⁹.

✓ C'est donc en premier lieu la mauvaise qualité de service qui mène à la perte dénoncée par l'État, de « plus de 100€ » par voyageur. Il est toutefois important de remettre en perspective ce « déficit supposé », car **sur certaines lignes aériennes régionales des subventions de plus de 100 € par billet vendu sont bel et bien réelles**⁴⁰⁰.

Dénoncer les surcoûts affectés à l'activité TdN

✓ La SNCF ne publie pas ses comptes par activité. « *Le problème de la SNCF c'est l'opacité* », dénonce le député LREM Benoit Simian⁴⁰¹. La présidente d'Occitanie, Carole Delga, dénonce la SNCF : « *je ne peux que déplorer l'opacité dont a pu faire preuve jusqu'à présent la SNCF, Réseau comme Mobilités, dans la transmission des données pourtant indispensables aux Régions pour assurer leur rôle d'Autorité Organisatrice des Transports.* »⁴⁰² Constatant « *l'organisation très complexe* » de la comptabilité SNCF, l'Audit des Intercités par l'Inspection Générale des Finances et le CGEDD s'est interrogé en 2016 sur l'importance des « *charges de gares ou de péage, du niveau élevé de la rémunération du capital et du mode de calcul des charges de distribution* ». En résumé, « **Intercités est un client captif des autres filiales du groupe** »⁴⁰³

✓ Face à cette somme d'interrogations l'audit Intercités a saisi l'ART qui confirme l'analyse en 2017 et « **demande à SNCF Mobilités de revoir ses règles de séparation comptable** »⁴⁰⁴. Cette demande a été appuyée par l'État,⁴⁰⁵ puis réitérée par l'ART en 2019, sans que les pratiques n'évoluent de manière satisfaisantes.⁴⁰⁶ L'ART a déjà contraint la SNCF à baisser les taux de rémunération du capital pointées par l'Audit. Notons que la même opacité comptable permet à la SNCF de demander également de fortes subventions aux Régions pour les TER⁴⁰⁷.

394 [Les élus de mobilisent pour les Intercités de nuit](#), Le Petit Journal, 5 déc. 2018

395 Juan-Carlos DIEZ, [La Palombe Bleue, un train d'avenir à maintenir](#), déc. 2016, disponible sur : ouiautraindenuit.wordpress.com

396 Le « déficit » des 8 lignes de nuit existantes en 2015 est évalué entre 75 et 90 M€/an selon les estimations. A titre de comparaison, le financement de ce réseau pendant un siècle coûterait moins cher que le seul projet de LGV Bordeaux-Toulouse-Dax chiffré entre 9,5 et 12 Md€, auquel il faut ajouter les dépassements de coût de chantier (ordinairement +40%) et un déficit annuel probablement élevé. Voir : Camille Selosse, [Grands projets : pourquoi la facture flambe si souvent](#), La Gazette des Communes, 30 mars 2018

397 La SNCF est contrainte de rembourser 75% du billet pour 3h de retard. Voir [Quelles sont les modalités de compensation de la G30 ?](#), SNCF

398 Hedy Beloucif, [Nuit de galère dans l'Intercités: 4 heures de retard](#), Le Dauphiné, 24 avril 2019 ; Sophie Accarias, [Joël Giraud en colère contre la SNCF](#), France 3 PACA, 20 juil. 2017 ; Fabrice Valery, [6 heures de retard pour deux trains de nuit de Paris vers Port-Bou et Latour de Carol](#), France 3 Occitanie, 10 nov. 2016 ; S. Milhomme et E. Champale, « [Le train de nuit Paris-Briançon arrive avec sept heures de retard](#) », *France Bleu*, 8 mars 2016 ; [Train Strasbourg- Portbou: plus de 12 heures de retard](#), L'Express-AFP, 27 déc. 2010 ; Tous les retards n'apparaissent pas dans la presse, notons par exemple que le 22 août 2016 le Paris-Irun arriva avec 7h36 de retard.

399 [Région PACA : là où les trains sont les plus en retard de France](#), Alpes1, 23 Mars 2018 ; A.Cam, [Hautes-Alpes : «quelle est la différence entre un jour avec grève et un jour sans grève pour le train de nuit Paris Briançon? »](#), J.Giraud, Alpes1, 6 Avril 2018

400 [Les aides publiques au transport aérien](#), Conférence de presse de la FNAUT, 11 janv. 2019 ; Isabelle Morisque, « [La grande misère des petits aéroports régionaux](#) », *L'Express*, 10 nov. 2016 ;

401 Mickaël Bosredon, [Benoit Simian: «L'urgence pour la SNCF, c'est un nouveau modèle économique viable»](#), 20 Minutes, 20 avril 2018

402 [Les transports express régionaux à l'heure de l'ouverture à la concurrence](#), Cour des Comptes, 23 oct. 2019 (page 179)

403 J-F Verdier, C. Assailly, D. Genet, IDF-CGEDD, [Audit des Intercités](#), juil. 2016, p. 23-25 ; voir aussi la page synthèse, *op. cit.*

404 Marc Fressoz, « [L'ARAFER contraint SNCF Mobilités à clarifier ses comptes](#) », *MobiliCités*, 25 janv. 2017. Voir aussi : ARAFER, « [séparation comptable](#) » ; ARAFER, [L'Arafer ne valide pas les péages 2018 de SNCF Réseau](#), 8 fév 2017

405 [Séparation comptable des activités ferroviaires: le gouvernement homologue la décision de l'Arafer Ferroviaire](#), ARAFER, 12 déc. 2017

406 [Mise en demeure de SNCF Mobilités pour méconnaissance des règles de séparation comptable](#), ARAFER, Décision n°2019-051, 30 juil. 2019

407 Ainsi pour le Vice-Président aux Transports de la région Occitanie, la SNCF déclare à toutes les Régions qu'elle perd de l'argent avec leur TER... et pourtant au niveau national l'activité génère des bénéfices. Voir aussi : Benoit Lasserre, [Quand la SNCF réclame de l'argent aux régions : l'exemple de la Nouvelle-Aquitaine](#), Sud Ouest, 28 fév. 2018 ; Florence Guernalec, « [Guillaume Pepy \(SNCF\) : "Pour les TER, nous devons vendre moins cher aux Régions"](#) », *Mobilicites*, 23 août 2016 ; François Tonneau, « [Guillaume Pépy admet que, sur les TER, la SNCF est "très très loin du compte"](#) », *La Provence*, 30 janv. 2016

5.5/ Pour une fiscalité pollueur-payeur qui finance les mobilités vertueuses

Dès 1995, l'Union Européenne a tenter de promouvoir le principe du "pollueur-payeur" dans les transports⁴⁰⁸, sans toutefois y parvenir.

Au niveau national, le prix de la tonne de carbone devait augmenter jusqu'à 100 € en 2030 et rapporter 27,5 Md€ sur la période 2019-2022⁴⁰⁹. Nicolas Hulot a dénoncé le mauvais fléchage des recettes : « *augmenter la taxe carbone il faut le faire, parce que le signal prix est très important. Mais si vous ne redistribuez pas cet argent pour ceux qui sont dans une impasse, pour leur permettre en changeant d'équipement, de baisser leur consommation, et bien vous arrivez à une irrecevabilité de la fiscalité écologique [...] Sur le dos de l'écologie on a trouvé là un super instrument de recette.* »⁴¹⁰ L'irruption des « gilets jaunes » a en effet montré que ces importantes recettes ne sont socialement acceptables que si elles sont réinvesties pour financer les solutions alternatives aux transports polluants et accompagner les changements de comportements⁴¹¹.

Par exemple, en Suisse il suffit d'un petit nombre de signatures pour qu'un projet de loi impopulaire soit remis en cause à travers un référendum. Ainsi les projets de fiscalité carbone s'accompagnent systématiquement de compensations en faveur des ménages les plus modestes.

Pour le ministre des transports allemand Andreas Scheuer, « *quiconque prend au sérieux la protection du climat et le passage de la voiture ou de l'avion au rail doit commencer par la taxe.* » Il a ainsi réduit la TVA de 19% à 7% sur les trains⁴¹² tout en augmentant les taxes sur l'aviation : « *Les voyages en train ne devraient pas seulement devenir moins chers, mais les vols seront dans le même temps plus chers* »⁴¹³. En conséquence, la DB prévoit de doubler le nombre de voyageurs longue distance, grâce au report depuis les mobilités plus polluantes⁴¹⁴. En France la **TVA sur les transports en commun** est passée de 5,5% en 2011 à 7% en 2012 puis à 10% en 2014.⁴¹⁵ Après avoir refusé plusieurs années de suite⁴¹⁶, le gouvernement pourrait revenir au taux 5,5 % en 2020 ?⁴¹⁷

Subventions en faveur des énergies fossiles	Montant de la subvention en 2019
Exonération complète de la taxe sur les produits énergétiques pour le kérosène	3,6 milliards d'euros
Taux réduit de taxe sur les produits énergétiques sur le gazole sous condition d'emploi	2 milliards d'euros
Tarif réduit de taxe sur les produits énergétiques pour le gazole utilisé par le transport routier de marchandises de plus de 7,5 tonnes	1,5 milliards d'euros
Exonération de taxe sur les produits énergétiques pour les produits pétroliers utilisés par certains bateaux	660 millions d'euros
Taux réduit sur la taxe sur les produits énergétiques pour les installations intensives en énergie soumises système européen d'échange des quotas CO2	620 millions d'euros
Exonération de taxe sur les produits énergétiques pour l'autoconsommation des produits pétroliers dans les raffineries	300 millions d'euros

Source : Annexe Tome II - Evaluation des voies et moyens PLF 2019

5.6/ Une intox : « l'aérien supporte beaucoup de taxes »

Pour Élisabeth Borne, « *le transport aérien supporte beaucoup de taxes. Quand vous prenez un billet en France, 50 % du prix du billet correspond à des taxes et des redevances.* »⁴¹⁸ En réalité **les redevances et une bonne partie des taxes financent des services indispensables aux compagnies aériennes** : les services aéroportuaires coûtent 1,6 Md€/an, le contrôle aérien 1,6 Md€/an, la sécurité-sûreté 1 Md€/an. Ils financent aussi des investissements bénéficiant à l'aérien (dont le CDG Express).⁴¹⁹

Les seules contributions fiscales qui ne financent pas l'aérien seraient : (1) la TVA sur les vols intérieurs hors DOM-TOM, soit 280 M€/an ; (2) 240 M€/an de Taxe de solidarité sur les billets d'avion ; (3) le produit du marché de quotas d'émission (ETS), 3,5 M€/an.

408 [Vers une tarification équitable et efficace dans les transports, options en matière d'internalisation des coûts externes des transports dans l'UE](#), livre vert, commission européenne, 1995

409 Arnaud Gonzague, [Que faire des milliards de la taxe carbone ? Les écologistes ont la réponse](#), L'Obs, 7 juil. 2018

410 Nicolas Hulot, [Convention citoyenne du climat](#), 18 nov. 2019 (minute 30')

411 [Video] [Taxe carbone, la fin du monde ou la fin du mois](#), Public Sénat, 5 fév. 2019

412 Michel Chlastacz, [Allemagne : l'État baisse la TVA sur les billets de train](#), Mobilités Magazine, 23 sept. 2019 ; A noter : les trains régionaux bénéficiaient déjà du taux 7%. [Scheuer will niedrigere Steuer auf Bahn-Fernverkehrsticket](#), Spiegel, 17 avril 2019

413 Ninon Renaud, [L'Allemagne va augmenter drastiquement sa taxe sur les billets d'avion](#), Les Echos, 16 oct. 2019

414 Keith Barrow, [VAT cut on train fares could boost German passenger numbers by 5 million, says DB](#), IRJ, 29 juil. 2019

415 Michel Feltin-Palas, [Ramenons la TVA sur les transports publics à 5,5%](#), L'Express, 14 mars 2019 ; Lionel Steinmann, [L'exécutif envisage une baisse de la TVA dans les transports publics](#), Les Echos, 17 juil. 2015

416 [Amendement N°2415A de Mme Lauriance Rossi \(rejeté\) pour Projet de Loi de Finances 2019](#), Assemblée Nationale, 16 oct. 2018 ; Florence Guernalec, [Le Sénat échoue à ramener la TVA à 5,5% dans les transports du quotidien](#), MobiliCités, 28 nov. 2017

417 Anne Lenormand, [PLF 2020 : vers un taux de TVA réduit dans les transports publics collectifs ?](#), Localtis, 15 oct. 2019

418 [Élisabeth Borne sur la taxe carbone](#), France Inter, 4 mars 2019 (minute 9'40 ")

419 Conseil d'Orientation des Infrastructures, [Mobilités du quotidien : Répondre aux urgences et préparer l'avenir](#), 30 janv. 2018

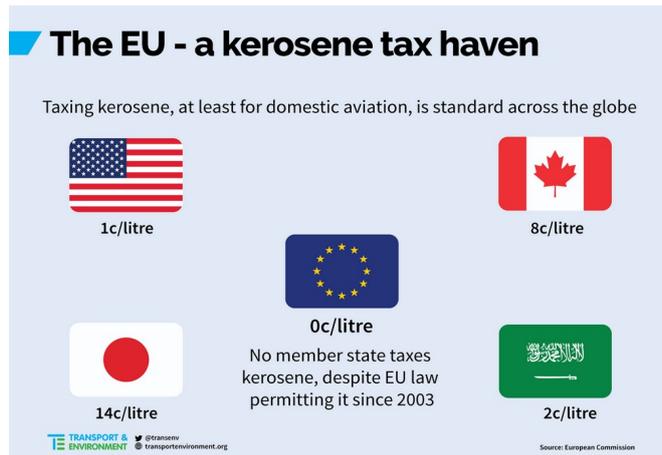
Le total serait de **493,5 M€/an, soit en moyenne 6€ par billet d'avion**.⁴²⁰ Ce montant est à comparer aux subventions que reçoit l'aérien : 10 Md€ d'aides pour les lignes aériennes et les aéroports français pour la période entre 2000 et 2013⁴²¹, soit environ 700 M€/an. **Le secteur de l'aviation reçoit donc plus de subventions qu'il ne contribue aux budgets publics.**

En France, l'aviation bénéficie de l'exonération de TICPE du kérosène⁴²² et de TVA réduite⁴²³. Le parlement évalue le manque à gagner à 3,6 Md€ pour 2019⁴²⁴ (dont 505 M€/an pour les vols intérieurs⁴²⁵). En réalité l'exonération s'élèverait même à **7,4 Md€/an** si on applique le même taux que pour les carburants automobiles. Cela représente une perte d'environ **200 €/an par foyer fiscal**. La situation a pu être caricaturée ainsi : « *Prenez l'avion ! Le climat en fait les frais, l'État paie l'addition* »⁴²⁶.

Le transport intra-européen s'appuie sur les aéroports régionaux, qui, d'après la Cour des Comptes sont trop nombreux et trop subventionnés⁴²⁷, et sur les compagnies *low-cost* qui ont souvent un comportement de prédation envers les subventions régionales⁴²⁸.

L'UE apparaît comme un paradis fiscal pour l'aviation⁴²⁹ (voir illustration). Dans le monde de nombreux pays taxent le kérosène pour les vols intérieurs⁴³⁰ : la Norvège, la Suède (de 1989 à 1996, avant son adhésion à l'UE)⁴³¹, la Suisse, le Japon, le Brésil, le Canada, et même les États-Unis et l'Arabie Saoudite ! Pour les vols internationaux, il est souvent prétendu à tort que la convention de Chicago de 1944 « interdirait » de taxer le kérosène. En réalité elle interdit uniquement de taxer le carburant arrivant avec l'avion⁴³².

Selon le principe du pollueur-payeur, l'aérien devrait au contraire fortement contribuer fiscalement. Une majorité croissante des français est favorable à la taxe kérosène.⁴³³ Nicolas Hulot⁴³⁴, François de Rugy⁴³⁵ et les ministres Gérald Darmanin⁴³⁶,



420 [Avion, climat et fiscalité : petit manuel d'auto-défense intellectuelle](#), The Shift Project, 5 juin 2019 ; [Tribune « Transport aérien et climat : il est temps d'atterrir »](#), RAC-F, 11 mai 2019

421 Jasper Faber, Dagmar Nelissen, [Tax exemptions and reductions for domestic commercial air passenger transport in France](#), CE Delft, juin 2015 ; Mathilde Gracia, « [Quelles sont les véritables émissions de CO2 du trafic aérien ?](#) », *Le Monde.fr*, 18 juin 2015

422 Cour des Comptes, [L'efficacité des dépenses fiscales relatives au développement durable](#), nov. 2016, page 25 ; Even Vallerie, [pourquoi le kérosène est-il complètement détaxé ?](#), Ouest France, 18 janv. 2018 ; Lucile Rogissart, Sébastien Postic, Julia Grimault, [La composante carbone en France : fonctionnement, revenus et exonérations](#), I4CE, oct. 2018

423 « L'absence de taxe sur le kérosène représente un manque à gagner pour l'État français de 3 milliards d'euros. » Dans Aude Massiot, [UE : 112 milliards d'euros de subventions par an pour les énergies fossiles](#), Libération, 29 sept. 2017 ; Claudia Cohen, [Carburants : pourquoi les avions et les bateaux échappent aux taxes](#), *Le Figaro*, 27 nov. 2018

424 [En 2019, la France offre 11 milliards d'euros de subventions pour les énergies fossiles](#), RAC-F, 28 mars 2019 ; [Shift taxes to polluting transport to fix EU budget and tax workers less, leaders told](#), Transport&Environnement, 1er mars 2018

425 Philippe Collet, [La Fnaut dénonce les subventions publiques dont bénéficie le transport aérien](#), Actu-environnement, 11 janv. 2019

426 Amélie Mougey, « [Combien coûterait votre billet d'avion sans subvention à la pollution](#) », *Terra Eco*, 22 juin 2015 ; Tancrède Voituriez, « [Le coût du low cost dans le secteur aérien n'inclut pas le prix de la pollution](#) », *Le Monde*, 21 sept. 2018

427 Dominique Albertini, [Le rapport qui veut la mort des petits aéroports](#), Libération, 12 août 2018 ; Cour des Comptes, [Les aéroports français face aux mutations du transport aérien](#), 2008 ; voir aussi P-M Thibault et P Bernard, [Train - avion, éternels rivaux](#) (documentaire), *LCP*, 28 juin 2016 ; [Y a-t-il trop d'aéroports en France?](#), Paris Match, 11 mars 2016 ; Lorène Lavocat, [Un an après l'abandon de Notre-Dame-des-Landes, toujours trop d'aéroports](#), Reporterre, 17 janv. 2019

428 [State aid: France to recover €8.5 million of illegal aid to Ryanair at Montpellier airport](#), Commission Européenne, 2 août 2019 ; [24% des aéroports RyanAir seraient déficitaires et subventionnés au détriment du climat](#), RAC-F, 17 juil. 2019 ; AFP, « [Ryanair placé sous contrôle judiciaire](#) », *Le Figaro*, 3 fév. 2017 ; Oeil-20h, « [Les subventions publiques de Ryanair](#) », *France 2*, 19 janv. 2017 ; Gaëlle Nicolle, « [Ryanair vole avec l'argent du contribuable](#) », *Sputnik France*, 11 janv. 2017

429 Pavol Szalai, [Karima Delli : Le kérosène est un « paradis fiscal » européen](#), Euractiv, 4 nov. 2019

430 [Commission des affaires économiques](#), CR n°24, séance de 16h15, 24 nov. 2015 ;

[Fin de l'exonération fiscale pour le transport aérien intérieur](#), MouvementUtopia, Parlement&Citoyens, le 15 juin 2018

431 Wojtek Kalinowski, « [Gilets jaunes](#) » : « [La Suède, pionnière de la fiscalité écologique](#) », *Le Monde*, 30 nov. 2018 ; [Fiscalité écologique : à quand une taxe kérosène comme en Suède ?](#), Canal+, 5 déc. 2018

432 La Convention de Chicago de 1944 inscrit dans son article 24 : « Au cours d'un vol à destination d'un autre État [...] tout aéronef est [...] admis en franchise de droits [...]. Le carburant, [...] se trouvant dans un aéronef [...] à son arrivée sur le territoire d'un autre État contractant et s'y trouvant encore lors de son départ de ce territoire, [est] exempt de droits de douanes [...]. » La Convention ne se prononce pas sur la taxation au moment de l'avitaillement de l'appareil. Voir Eric Lombard, [Peut-on taxer les voyages en avion ? Comment ? Combien ?](#) PearlTrees, 20 déc. 2018

433 ["Près de 6 Français sur 10 se disent favorables à la taxation du kérosène des avions"](#), Sondage BVA pour La Tribune, 7 juin 2019 ; Et ils ne sont pas seuls : suite à la proposition de la France de taxer le kérosène au niveau européen, 73% des autrichiens se disent pour : R. Zwickelsdorfer, [Drei von vier sind für Klima-Steuer auf Flüge](#), Heute.at, 15 juil. 2019

434 [Entretien avec Nicolas Hulot](#), «L'Emission politique», France 2, 22 nov. 2018 (minute 17"30") : « *Dans la colère [...] il y a aussi parfois du bon sens et de la rationalité. Les gens savent que le kérosène des avions n'est pas taxé* ».

435 De Rugy pointait du doigt en 2010 que « *le carburant qui n'est pas taxé DU TOUT, c'est le kérosène. C'est particulièrement choquant du point de vue écologique et social.* » Vidéo sur @Qofficiel, [Twitter](#), 14 nov. 2018

436 [«Je suis favorable à la taxation du kérosène» @Gdarmanin, Twitter @Le_Figaro](#), 25 nov. 2018

Brune Poirson⁴³⁷ se sont déclarés favorables aussi. Élisabeth Borne considère qu'il faudrait « *porter ces préoccupations au niveau européen ou au niveau mondial pour que tout le monde avance sans désavantager notre transport aérien.* »⁴³⁸ Ainsi les candidats LREM l'ont promu aux élections européennes⁴³⁹, tandis que le Président Macron a longtemps été contre toute taxe nationale : « *si je taxe le kérosène sur les vols intérieurs, je tue les vols intérieurs car ils ne sont pas rentables* »⁴⁴⁰.

5.7/ Lancer une éco-redevance sur l'aviation pour financer le TdN

Au niveau européen⁴⁴¹, des décideurs ont préconisé 52,5 Md€/an de nouvelles recettes fiscales, incluant une taxe sur le kérosène (9,5 Md€/an), une TVA sur l'aviation (19 Md€/an) et une taxe carbone (26 Md€/an).⁴⁴² Une étude de la Commission Européenne montre qu'une taxe de 0,33 €/L sur le kérosène réduirait de 10% les émissions de l'aviation tout en rapportant 3,5 Md€. **Les Pays-Bas⁴⁴⁴ et la Belgique⁴⁴⁵ ont déjà demandé à la Commission Européenne de mettre en place une taxe sur l'aviation**, en montrant la faisabilité.⁴⁴⁶ Parallèlement, les Pays-Bas et d'autres territoires réfléchissent à interdire l'avion là où le train est une alternative crédible⁴⁴⁷.

Sans attendre la taxe européenne, en 2018, la Suède a introduit une taxe de 6 à 39 € par passager qui est soutenue par une majorité des citoyens⁴⁴⁸. Les Pays-Bas planifient d'introduire une **taxe de 7 € par passager quelle que soit la distance**⁴⁴⁹, dès 2021 si l'UE ne parvient pas à le promouvoir à l'échelle européenne⁴⁵⁰. Fin 2019 l'Allemagne augmente sa taxe déjà existante, à 13 € par billet d'avion et jusqu'à 60 € par billet pour les vols de plus de 6000 km⁴⁵¹. En France, la taxe de solidarité sur les billets d'avion (de 1€ à 45€ par passager) fonctionne de manière similaire depuis 2006⁴⁵², elle a donc décidé d'ajouter une écotaxe d'1,5 € par billet d'avion en juillet 2019⁴⁵³, ce qui représente moins de 10 € par tonne de CO₂⁴⁵⁴. Pour éviter de désavantager aux aéroports nationaux, ces taxes exemptent les vols en correspondances. Les lignes d'aménagement du territoire (soumises à Obligation de Service Public) sont également exemptées.

Ces taxes dont le montant est *indépendant de la distance* ont l'avantage de renchérir plus particulièrement les vols court-courrier, là où des alternatives de mobilité peuvent émerger plus facilement.⁴⁵⁵ Ainsi, une taxe sur les billets d'avion de 10 € par billet en 2020 et qui augmente jusqu'à **atteindre progressivement 30 € par billet d'avion en 2025** serait d'un effet comparable à une taxe carbone de 100-150€/T de CO₂.⁴⁵⁶ L'avion sert avant tout au tourisme et aux déplacements professionnels⁴⁵⁷. Dans les deux cas, c'est au passager et non au contribuable de payer les billets et les coûts externes⁴⁵⁸. Tôt ou tard, l'avion

- 437 [La secrétaire d'État Brune Poirson est "bien sûr" favorable à des taxes sur le kérosène, mais pas "au niveau national"](#), Radio France, 23 nov. 2018
- 438 Gaël Vaillant, [Taxer le kérosène des avions? Le gouvernement s'en remet à un débat européen](#), JDD, 25 nov. 2018 ; [Audition d'Élisabeth Borne](#), Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, Sénat, 20 juil. 2017, minute 12h15' ;
- 439 Olivier Pérou, [Taxe kérosène : bisbilles en macronie](#), Le Point, 21 mai 2019 ; Sarah Paillou, [Taxation du kérosène, fin des voitures à essence : voici le programme écologique d'En Marche pour l'Europe](#), JDD, 4 mai 2019 ; En France, l'Assemblée Nationale a déjà proposé un amendement en ce sens en 2015 : [Amendement à la PLFR N°CF194 \(rejeté\)](#), 20 nov. 2015
- 440 [Macron, Le Grand Débat National, LCI et Twitter de Renaud Pila](#), 15 janv. 2019
- 441 N.M., [Vers une nouvelle redevance sur les carburants pour enfin taxer les avions et les bateaux ?](#), L'Indépendant, 11 nov. 2018 ; Rémi Noyon interview Lorelei Limousin et Jean-Baptiste Djebbari, [Climat : faut-il taxer le kérosène des avions ?](#), l'Obs, 11 nov. 2018
- 442 [Shift taxes to polluting transport to fix EU budget and tax workers less, leaders told](#), Transport&Environment, 1er mars 2018 ; [Bill Hemmings, To help fix EU budget, end aviation's tax break](#), Transport&Environment, 26 fév. 2018 ; [How the undertaxed, polluting aviation sector can help fix the EU budget. Taxing climate-intensive transport would encourage smarter transport behaviour](#), 26 fév. 2018 ; [Enrico Letta, Pascal Lamy and Hans Eichel urge European leaders to use a green tax shift to fix the EU budget](#), Transport&Environment, 22 fév. 2018 ;
- 443 Stéphane Mandard, [Climat : une étude de la Commission européenne propose de taxer le kérosène des avions](#), Le Monde, 13 mai 2019
- 444 C. Ducourtieux et J-P Stroobants, [Les Néerlandais surprennent avec une proposition de taxe européenne sur les avions](#), Le Monde, 13 fév. 2019 ; Helene Molinari, [Les Pays-Bas veulent taxer le kérosène et faire payer les voyageurs](#), Canal+, 19 fév. 2019
- 445 [Après la Hollande, la Belgique veut taxer le transport aérien](#), La Tribune, 2 mars 2019
- 446 [Carbon pricing and aviation tax-Information from the Netherlands](#), Conseil de l'UE, 7 fév. 2019 ; De fait, il existe de nombreuses solutions pour taxer l'aviation : [Selon des experts, les obstacles juridiques à l'introduction d'une taxe sur le carburant de l'aviation sont franchissables](#), Transport & Environnement, 3 fév. 2019 ; Jasper Faber, Thomas Huigen, [A study on aviation ticket taxes](#), CE Delft, nov. 2018
- 447 Hilaire Picault, [Les Pays-Bas veulent interdire l'avion quand le train est plus rapide](#), Canal+, 12 mars 2019 ; Davy Bailly-Basin/kkub, [Faut-il supprimer les trajets "saut de puce" en avion au profit du train?](#), RTS, 21 mars 2019 ; [L'Etat de Genève veut limiter les voyages en avion de son personnel](#), RTS, 1 mars 2019
- 448 [Sweden introduces eco-friendly aviation tax](#), Phys.org 1er Avril 2018 ; [Will Sweden's aviation tax make a difference to greenhouse gas emissions?](#), ScienceNordic, 21 Juin 2018
- 449 [Dutch plan air ticket tax of €7, introduction slated for 2021](#), Dutch News, 7 déc. 2018 ; [Dutch gov't launches consultation on planned aviation tax](#), CH-Aviation, 20 juil. 2018
- 450 Sam Morgan, [Netherlands ready to start taxing air travel](#), Euractiv, 14 mai 2019
- 451 Ninon Renaud, [L'Allemagne va augmenter drastiquement sa taxe sur les billets d'avion](#), Les Echos, 16 oct. 2019
- 452 [La taxe de solidarité sur les billets d'avion – « taxe Chirac »](#) a été mise en place et promue au niveau international par la France.
- 453 ["Modeste", "dérisoire" ou "victoire !" : les réactions des écologistes à l'écotaxe sur le transport aérien](#), France Inter, 9 juil. 2019
- 454 Jacques Le Cacheux, [« Taxer le carburant du transport aérien est souhaitable à l'échelle de l'Union européenne et de manière non homéopathique »](#), Le Monde, 20 juil. 2019
- 455 Elles permettent aussi d'éviter le « fuel-tanking », c'est-à-dire que les avions se surchargent en kérosène dans les pays les moins chers. Lire Justin Rowllatt, [Climate change: British Airways reviews 'fuel-tanking' over climate concerns](#), BBC News, 11 nov. 2019
- 456 Un vol de 700 km émet environ 200 Kg de CO₂ par passager.
- 457 Paul Peeters, [Tourism and travel make Paris targets unachievable](#), PhD, TU Delft, 15 nov. 2017
- 458 Pour un état des lieux des subventions dans l'aviation, voir Stefan Gössling, Frank Fichert and Peter Forsyth, [Subsidies in Aviation \(review\)](#), Sustainability, 9, 1295, 2017.

devra cesser d'être bon marché. L'idéal serait **qu'à terme aucun billet d'avion ne soit vendu à moins de 100 €**. En comparaison, actuellement le prix de vente moyen de Ryanair est de 30€⁴⁵⁹ et Ryanair demanderait en plus une subvention de l'ordre de 45€ par passager aux collectivités locales de chaque aéroport desservi⁴⁶⁰.

Ces sommes suffiront amplement à couvrir l'investissement et le fonctionnement pour lancer un réseau efficace de trains de nuit nationaux et intra-européens.

5.8/ Désinvestir des activités polluantes pour financer les mobilités écologiques

La Cour des Comptes a chiffré que « *le total des dépenses fiscales défavorables au développement durable s'élève à 13 Md€ en 2015* », alors que les « *dépenses fiscales favorables à l'environnement en baisse sur la période* » sont inférieures à 5 Md€⁴⁶¹. Le secrétaire général de l'ONU demande l'arrêt des investissements en faveur des énergies fossiles, en rappelant qu'au niveau mondial, « *en 2016, un montant estimé à 825 Md\$ a été investi dans les énergies fossiles et les secteurs générant des émissions élevées* »⁴⁶².

Sous la pression des ONG⁴⁶³, cette orientation commence à être suivie d'effet⁴⁶⁴ par la Banque Européenne d'Investissements (BEI)⁴⁶⁵, la France⁴⁶⁶ ou encore l'Irlande⁴⁶⁷. Reporter une fraction de ces investissements sur les TdN c'est **investir dans un gisement d'économies d'énergie**⁴⁶⁸.

Les sommes nécessaires pour créer un réseau TdN de qualité sont à la portée de l'État. Et la Cour des Comptes souligne la nouvelle place que peuvent occuper les Intercités : « *Après des décennies de repli, [...] sur certaines destinations de longue distance, ils peuvent devenir une alternative financièrement intéressante au TGV pour une clientèle plus sensible au prix qu'à la vitesse.* »⁴⁶⁹ Ce qui est déjà devenu une réalité pour les Intercités 100%Eco⁴⁷⁰, reste à concrétiser pour les TdN.

Accusé de « déficit », le TdN pourrait donc paradoxalement être une des rares mobilités longue-distance sobre en financement public. Il se pourrait même que l'ICN soit l'option la moins coûteuse aussi bien pour le voyageur, le contribuable et le climat !

Carte Isochrone montrant que, même si les LGV ont réduit certains temps de parcours, de nombreuses villes du Sud demeurent à plus de 3h de Paris⁴⁷¹. Le TdN est nécessaire sur les trajets de plus de 4h, et souhaitable sur les trajets de plus de 3h. On note que plusieurs villes françaises n'ont pas vu leurs temps de parcours se réduire autant que le laisse penser le fond de carte fourni par la SNCF : elles se situent en dehors de la surface verte censée circonscrire l'Hexagone.

Le sud a besoin des ICN vers Paris



459 [Ryanair finit l'année 2018 dans le rouge et se réorganise](#), Sud Ouest et AFP, 4 fév. 2019

460 Témoignage d'un député LREM.

461 Cour des Comptes, [L'efficacité des dépenses fiscales relatives au développement durable](#), nov. 2016, pages 21-22

462 Dominique Schroeder, [Il faut cesser d'investir dans les énergies fossiles](#), AFP, 16 nov. 2017

463 Nabil Wakim et Véronique Chocron, [L'empreinte carbone « colossale » des banques françaises](#), Le Monde, 28 nov. 2019

464 [World Bank to end finance for fossil fuels](#), Transport&Environnement, 3 janv. 2018 ; Anne-Françoise Hivert, [La Norvège attaquée en justice sur le climat](#), 14 nov. 2017 ; Nessim Ait-kacimi, [Le fonds souverain norvégien va céder 20 % de son portefeuille boursier pétrolier](#), Les Echos, 8 mars 2019 ; Semaine d'action [Global Divestment mobilisation](#), mai 2017 ; [Rapport annuel](#), 350.org, 2015.

465 [La BEI cesse de financer les énergies fossiles, une décision « historique »](#), Le Figaro, 14 nov. 2019

466 [L'article de loi sur la fin de la production d'hydrocarbures adopté par les députés](#), Le Monde, 4 oct. 2017

467 [350.org, Ireland just became the first country in the world to fully divest from fossil fuels!](#), Twitter, 12 juil. 2018 ;

Samuel Osborne, [Ireland votes in favour of law to become world's first country to fully divest from fossil fuels](#), The Independent, 27 janv. 2017

468 À noter SNCF Réseau est déjà un leader mondial des « obligations vertes » fondées sur le report modal. Delphine Cuny, [La SNCF émet une obligation verte hors norme](#), La Tribune, 12 juil. 2017 ; [Finance Durable](#), SNCF Réseau

469 Cour des Comptes, [Les trains Intercités : sortir de l'indécision](#), fév. 2015, p. 249

470 Simon Barthélémy, [Les trains à moins grande vitesse font le plein au départ de Bordeaux](#), Rue89 Bordeaux, 17 juil. 2017 ; Philippe Bonnet, « [Paris-Bordeaux en Corail : moins vite, mais moins cher](#) », [La Nouvelle République](#), 5 avr. 2015

6. Inventer le train de nuit du futur

6.1/ Sur les trajets de plus de 700 km, le TdN complète avantageusement le TGV

✓ Les LGV remplacent effectivement les TdN pour des distances d'environ 500 km. Mais au-delà de 700 km, le TGV ne permet plus d'arriver à un rendez-vous le matin. **Le TdN complète avantageusement l'amplitude horaire de l'offre ferroviaire** en proposant une liaison supplémentaire particulièrement attractive qui permet **d'arriver tôt aux heures de bureau**. Le TdN permet aussi de finir sa journée de travail et prendre le train le soir pour voyager pendant la nuit.

✓ **Effectuer les « derniers kilomètres »** jusqu'à sa destination finale porte-à-porte **à l'arrivée du dernier TGV du soir** (vers minuit) induit un stress puisqu'il y a peu, voire plus du tout, de correspondances TER ou de transports en commun. Tout retard du TGV peut induire une rupture de l'acheminement. Il existe également une **difficulté pour accéder au premier TGV du matin**, à l'heure où les transports en commun n'ont pas nécessairement démarré leur service (par ailleurs tout le monde ne souhaite pas se lever à 4h du matin). A l'opposé, **le TdN permet d'accéder aux gares à l'heure de disponibilité maximale des transports en commun. Même en cas de retard, le déplacement est serein** puisque le voyageur arrive tôt et dispose de la journée entière pour effectuer les derniers kilomètres jusqu'à sa destination finale.

✓ En comparaison, partir la veille en train de jour (TGV ou ICJ) et dormir une nuit à l'hôtel oblige à dédier une demi-journée, voire une journée (sur les transversales) au déplacement.

✓ L'Intercité de nuit permet **d'arriver en centre-ville**, ce qui est un important avantage face aux surcoûts et aux temps de trajet additionnels pour l'accès aux aéroports et aux gares LGV excentrées.

✓ Marseille, qui est située à 750 km de Paris, a bénéficié en 2016-2017 à la fois de TGV de jour et d'une desserte nocturne par le TdN Paris-Nice. L'analyse est confirmée par Flixtrain qui prévoit à partir de 2021 un TdN Paris-Nice avec arrêt à Marseille. Elisabeth Borne confirme également : « *je suis convaincue que par exemple sur Paris Nice il y a très certainement un marché.* »⁴⁷²

arrivée en ICN → 6h52	Toulouse-Paris
1ère arrivée en TGV → 11h08	
arrivée en ICN → 8h35 (en 2017)	Paris-Nice
1ère arrivée en Ouigo+TER → 12h38	
arrivée en ICN → 6h52	Perpignan-Paris
1ère arrivée en TGV → 10h53	
arrivée ICN → 5h53 (en 2017)	Paris-Tarbes
1ère arrivée en TGV → 11h57	
arrivée en ICN → 8h19 (en 2016)	Strasbourg-Perpignan
1ère arrivée de jour (en TGV+TGV) → 15h08	
arrivée en ICN → 8h35 (en 2013)	Bordeaux-Nice
1ère arrivée de jour (en TGV+TGV) → 15h06	

Paris-Nice	départ du train de nuit : 21h22
dernier train de jour : 17h12	
Paris-Tarbes	départ du train de nuit : 22h12
dernier train de jour : 17h52	
Paris-Barcelone	départ du train de nuit : 20h23
dernier train de jour : 14h07	
Paris-Berlin	départ du train de nuit : 20h05
dernier train de jour : 15h55	
Paris-Madrid	départ train de nuit : 18h08
dernier train de jour : 14h07	
Bordeaux-Nice	départ du train de nuit : 22h13
dernier train de jour : 13h04	
Strasbourg-Perpignan	départ du train de nuit : 20h14
dernier train de jour : 14h47	
Nice-Nantes	départ du train de nuit : 18h35
dernier train de jour : 13h57	

Les trains de nuit complètent avantageusement les liaisons TGV de plus de 700 km, en offrant un horaire attractif avec une arrivée tôt le matin...

...et un départ en fin de d'après-midi ou soirée, idéal après une journée de travail.

6.2/ Le TdN réduit les fractures géographiques et sociales

Le TdN dynamise les villes moyennes et les territoires ruraux

La régression du service IC pose la question de **l'égalité des territoires**. Paris et les grandes métropoles, qui ne rassemblent pas la majorité de la population⁴⁷³, ont bénéficié de dizaines de milliards d'euros d'investissement pour construire des LGV. De fait, seule Paris est bien connectée dans toutes les directions.⁴⁷⁴ Avec le changement de priorité vers le train du quotidien, c'est encore l'Île-de-France qui bénéficiera de 35 Md€ d'investissement pour le Grand Paris Express⁴⁷⁵. Les métropoles régionales seront

471 Pauline Damour, [Comment la SNCF rétrécit à grande vitesse la France... à grands frais](#), Challenges, 2 juillet 2017

472 [Débat sur l'amendement n°119 \(adopté\)](#), Sénat, 19 mars 2019 (minute 8') ;

473 Près de 60% de la population française vit en dehors des 20 grandes aires urbaines « bien reliées » par les LGV. Voir : [Aires Urbaines de France sur Wikipédia](#).

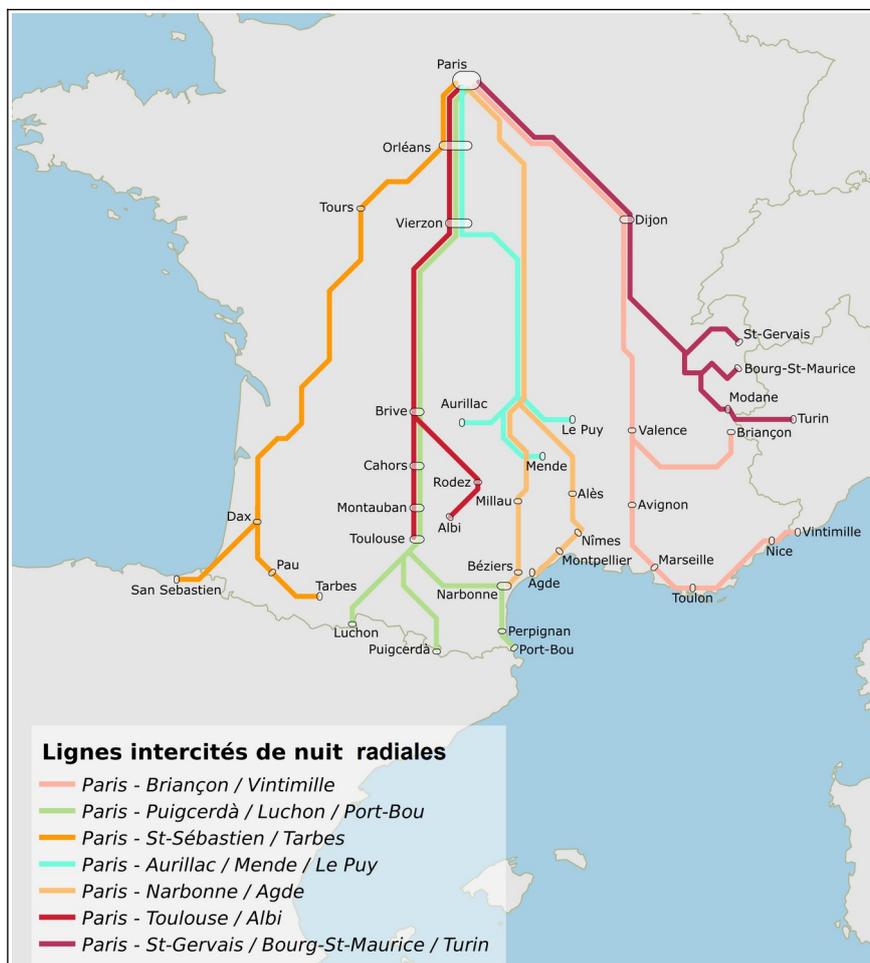
474 La plupart des villes ne sont reliées qu'en direction de Paris. Les villes moyennes ne sont desservies quotidiennement que par peu de TGV.

475 Tiphaine de Rocquigny et Aliette Hovine, [Paris : le grand déplacement](#), Audio 58 min, Entendez-vous l'éco ?, France Culture, 28 nov. 2018 ; César Armand, [Grand Paris Express : le gouvernement annonce la réalisation de l'intégralité des lignes d'ici à 2030](#), La Tribune, 22 fév. 2018

pour leur part aidées pour mettre en place des services RER, ce qui représentera une réelle amélioration⁴⁷⁶.

En parallèle, les villes moyennes et les périphéries de l'Hexagone – moins représentées dans les cercles de décision – sont invitées à renoncer à leurs TdN, voire à leurs « petites lignes » pour « faire des économies ». Pourtant, leurs habitants doivent pouvoir eux aussi participer à la vie nationale, associative, sportive, artistique, économique, etc.

*Vision 2030 pour les radiales : optimiser les 2 lignes actuelles et ajouter 5 nouvelles lignes TdN radiales pour connecter le Sud à Paris. Des sénateurs de zones de montagne ont proposé « d'envisager la création d'autres trains de nuit sur de nouvelles liaisons, pour desservir, par exemple, les Pyrénées. ». « Et pourquoi pas le coeur du Massif Central. Aurillac avait un TdN qui a été supprimé en 2003. Et ça a contribué à aggraver encore notre enclavement, de façon très importante. » a plaidé la sénatrice Josiane Costes.*⁴⁷⁷



Élisabeth Borne promet en compensation « un grand plan de désenclavement routier pour les villes moyennes et territoires ruraux »⁴⁷⁸. Mais cela ne répond pas aux besoins de déplacements longue distance, ni au besoin d'alternatives écologiques à la voiture individuelle et à l'avion.

Aujourd'hui il est urgent de promouvoir un autre aménagement du territoire qui met en valeur les villes moyennes, grâce au ferroviaire. Pour Agnès Langevine, Vice-Présidente d'Occitanie, « Il ne faut pas tout concentrer dans les métropoles mais maintenir l'activité dans les communes moyennes et les pôles ruraux. C'est tout l'aménagement du territoire et cette concentration dans les grandes villes qui est à revoir, et on s'y emploie car on est au bout d'un système ».⁴⁷⁹

Pour cela, le train de type 'Intercité de nuit et de jour est un outil pour redonner vie aux territoires, et ainsi promouvoir un autre développement régional qui permette de **désengorger les métropoles en redonnant de l'attractivité aux territoires ruraux et villes moyennes**, aujourd'hui en voie de désertification. Par exemple, l'Espagne a misé trop exclusivement sur la Grande Vitesse. Désormais le train classique est un cheval de bataille pour lutter contre la désertification rurale, très avancée dans les provinces intérieures du pays.⁴⁸⁰ Pour un directeur SNCF, le TGV s'intéresse surtout aux grandes rivières (les métropoles), et opérer des TdN consiste au contraire à collecter de multiples ruisseaux pour remplir le train : s'arrêter dans de nombreuses gares où la Grande Vitesse ne souhaite pas perdre de temps. En ce sens aussi le TdN et le TGV sont complémentaires, et c'est le TdN qui est favorable aux territoires peu denses. Parmi les effets positifs, l'Intercité peut contribuer à **éviter les difficultés du logement** (augmentations et

476 Stéphane Hiscock, [Bordeaux : mise en service du premier "métropolitain" dans les prochains mois](#), France Bleu Gironde, 19 mai 2019 ; Victorien Guillaume, [Travailleurs transfrontaliers : un RER entre Metz et Luxembourg ?](#), France Bleu Lorraine Nord, 20 oct. 2018 ; Cathy Lafon, [Projet de "RER Métropolitain" à Bordeaux : estimez vos futurs temps de trajet](#), Sud-Ouest, 30 nov. 2018 ; Fanny Ohier, [Bordeaux : un RER dès 2028, pour désenclaver la métropole ?](#), France Bleu Gironde, 16 déc. 2018 ; Simon Cardona, [Voyage inaugural pour le RER à Toulouse](#), France Bleu Occitanie, 14 déc. 2018

477 [Débat sur l'amendement n°468 à la Loi d'Orientation des Mobilités](#), Sénat, 19 mars 2019 ; Les amendements [323](#), [464](#) ont été adoptés au Sénat.

478 [Débat sur les mobilités du futur](#), Sénat, 15 janv. 2019, minute 18h27'15"

479 Frédérique Michalak, [L'enquête sur "Les Français et les fractures de la mobilité dans les territoires" réalisée par l'Ipsos, révèle une Occitanie "auto-dépendante"](#), L'Indépendant, 23 avril 2019

480 [El tren, un caballo de batalla para no dejar aislados a los territorios](#), Diario de Teruel, 21 mars 2019

tensions sur les loyers dus à la concentration de la population dans les métropoles⁴⁸¹) et à **réduire les déplacements**, en amenant plus d'habitants dans les villes moyennes où les distances à parcourir sont plus courtes.

En 2019 M. Farandou concède « je veux bien que les équipes de la SNCF aillent voir ce qui se passe en Autriche. [...] Je crois au TdN. Dans certaines régions l'offre du TdN permet une relation directe sur Paris alors que si on l'enlève effectivement, on a des problèmes. »⁴⁸²

Le TdN est un train pour tous !

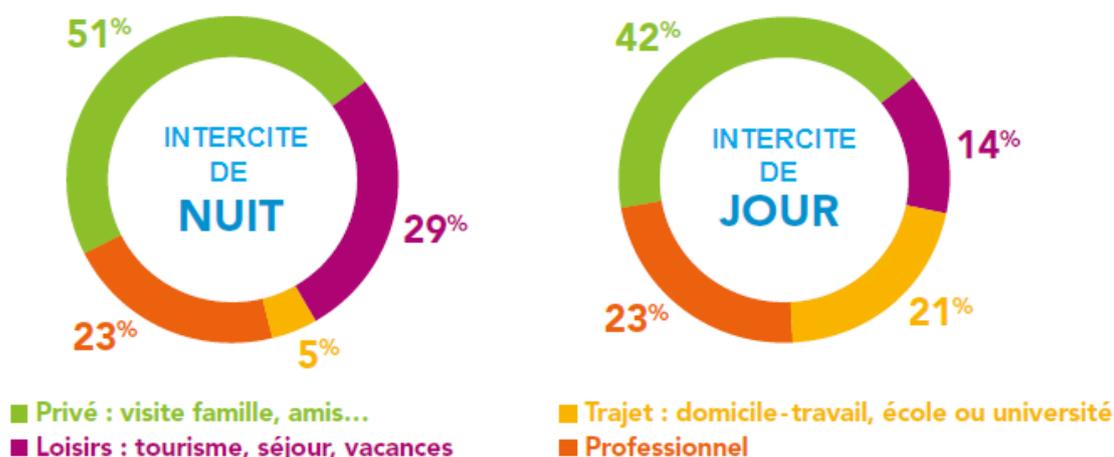
Le choix de la route et l'aviation peut aboutir à une **ségrégation sociale par les mobilités** : l'État et les collectivités souhaitent trop souvent subventionner l'avion pour les villes moyennes, en soulignant son importance « pour les entreprises ». Pour le Sénateur Guillaume Gontard, lutter contre « les inégalités territoriales ne se résume pas à relier des zones d'ortoirs à des métropoles qui concentreraient tous les services [...] ou] faciliter la vie de quelques responsables politiques ou acteurs économiques qui font des allers-retours fréquents entre la capitale et les métropoles régionales. Alors que la question climatique se pose avec une acuité toute particulière comment peut-on [...] n'envisager les mobilités que par les airs et par la route en omettant le rail ? Construire des aéroports tous les 200 km est une vision de l'aménagement du territoire des années 1970. [...] De cette époque nous avons hérité d'une soixantaine d'aéroports peu utiles et déficitaires qu'on maintient sous perfusion d'argent public quand on laisse mourir les lignes de chemin de fer. Dans l'Isère que je connais bien, le département a voté une subvention de plus de 2 M€ pour maintenir à flot l'aéroport de Grenoble-Alpes-Isère. A-t-on vraiment envie de flécher les dépenses publiques vers un mode de transport aussi peu rentable qu'écologiquement polluant ? »⁴⁸³

Symptomatique de cette coupure, le déplacement du Premier ministre vers les Hautes-Alpes en août 2018 a coûté 80 000 €, l'avion étant la seule mobilité apparemment disponible⁴⁸⁴. Un tel voyage n'est pas à portée de toutes les bourses. Quelques semaines plus tard, Elisabeth Borne a mis à l'honneur une mobilité beaucoup moins onéreuse : elle est arrivée en TdN.⁴⁸⁵

Investir dans les trains de nuit permettra de **réunir toutes les classes sociales dans un même train**, dès lors qu'il inclut des confort pour tous, avec en particulier des voitures-lit « premium » pour les décideurs ! **Le TdN c'est un train pour tous !**

Le TdN est un train pour tous les usages et non pas uniquement pour le tourisme

➔ MOTIF PRINCIPAL DE DÉPLACEMENT (Trains d'équilibre du territoire)



Source : Ministère des transports, janv. 2017

Le TdN sert d'abord à la mobilité des particuliers et professionnels situés dans des régions distantes. Le tourisme représente moins d'un tiers de la fréquentation.

Le TdN est bien sûr idéal pour le tourisme. Pour le député LREM Vincent Rolland « Ces trains de nuit permettent tout simplement de gagner une à 2 journée de vacances »⁴⁸⁶. Pour le député LR Jean-Marie Sermier « Quand on part en voiture, on a les bouchons, l'autoroute, les vacances commencent quand on arrive. [...] La journée de vacances commence dans le train de nuit, offrez aux français une journée de

481 Pierre Cheminade, [Bordeaux : pourquoi la flambée des prix de l'immobilier ne pouvait plus durer](#), La Tribune, 5 nov. 2018

482 [Audition de M. Jean-Pierre Farandou](#), Commission DDAT, Assemblée Nationale, 2 oct. 2019 (minute 1h54')

483 [Proposition de loi "Faciliter le désenclavement des territoires"](#), Sénat, séance publique, 20 fév. 2019 (minute 15h17'10")

484 [Hautes-Alpes : un déplacement à 150.000 euros pour Edouard Philippe sur le département](#), Alpes 1, 5 sept. 2018

485 [Hautes-Alpes : pour sa visite, la ministre des Transports relève le défi de J.Giraud et arrivera par le train de nuit](#), Alpes 1, 21 sept. 2018

486 Vincent Rolland, [Débat sur la Loi d'Orientation des Mobilités](#), Assemblée Nationale, 1ère séance du 13 juin 2019 (minute 1h23'45")

vacances supplémentaire. Offrez du train de nuit ! ».⁴⁸⁷

Mais le tourisme n'est pas sa vocation unique : pour la Députée PRG Jeanine Dubié « Ces trains de nuit sont indispensables [...] vis-à-vis des populations touristiques mais aussi pour la population qui habite sur le territoire et qui travaillent sur Paris et qui aujourd'hui ne peuvent plus rentrer aussi facilement qu'elles le faisaient depuis la disparition des trains de nuit. »⁴⁸⁸

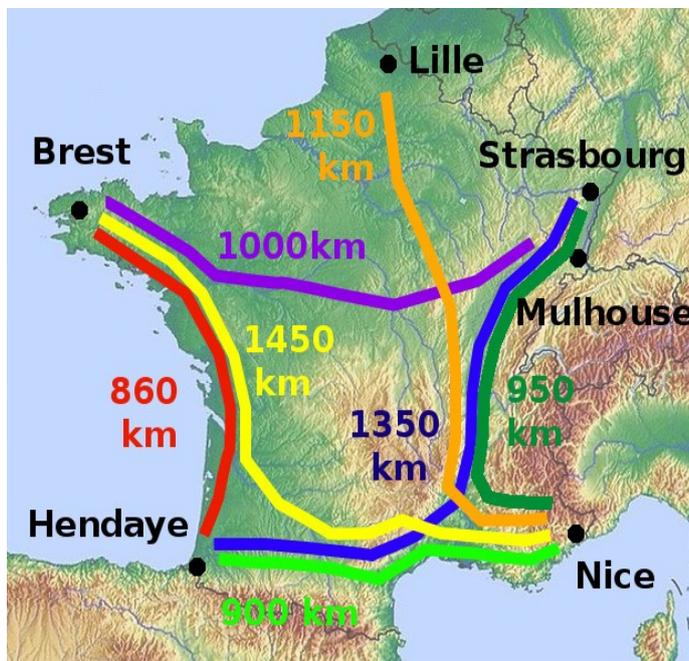
Motifs de voyage sur les longues distances	Avion ⁴⁸⁹	Voiture ⁴⁹⁰	Bus ⁴⁹¹	TdN	Intercité J.	TGV ⁴⁹²
Tourisme	49 %	95 %	21 %	29 %	14 %	70 %
Privé : visite famille ou amis	22 %		61 %	51 %	42 %	
Professionnel	28 %	5 %	10 %	23 %	23 %	30 %

Le TdN n'est pas un train touristique. Il est fréquenté par tous les publics de manière relativement équilibrée.

Le TdN est souvent présenté par ses détracteurs comme un train touristique et saisonnier. En réalité le tourisme représente moins d'un tiers de la fréquentation. **Le TdN sert d'abord à la mobilité des habitants et des professionnels.** D'après une étude du Ministère 23% des déplacements sont d'ailleurs professionnels, comme dans les Intercités de jour ! C'est aussi un train qui relie les personnes : en l'absence d'autres offres attractives par exemple sur les transversales, c'est le TdN qui permet de rendre visite aux amis et à la famille vivant dans une ville éloignée. Cela représente 51% des trajets. L'étude allemande Fraunhofer a montré que même les TdN desservant des destinations touristiques intéressent d'autres utilisateurs (occasionnels ou professionnels). En conséquence la **demande est moins saisonnière** que pour les déplacements classiques liés aux vacances⁴⁹³.

C'est donc un service à la disposition des résidents des territoires ruraux. S'il vient à manquer, il accentue la désertification des territoires⁴⁹⁴ et le sentiment croissant d'abandon territorial.⁴⁹⁵ Il a donc besoin de **circuler quotidiennement**, puisque les résidents l'utilisent plus particulièrement en semaine pour des réunions à Paris par exemple. Ainsi le Paris-Portbou gagnera à redevenir quotidien !

6.3/ Les transversales longues sont idéales en TdN



La France est le plus grand pays de l'Union Européenne. Les distances supérieures à 800 km sont fréquentes : Brest-Nice 1450 km, Brest-Hendaye 860 km, Hendaye-Nice 900 km, Brest-Mulhouse 1000 km, Strasbourg-Hendaye 1350 km ; Strasbourg-Nice 950 km, Dunkerque-Nice 1250 km, Dunkerque-Perpignan 1150 km.

Même si elles étaient équipées de LGV, les liaisons transversales demanderaient plus de 4h (pour 1000 km), ou plus de 5h de trajet (pour 1250 km). Et en l'absence de LGV transversales, les temps de déplacements se maintiendront pendant très longtemps encore au-delà de 6 à 10 heures. **Les TdN transversaux sont donc pertinents sur le long terme.** De fait, la France a une dimension idéale pour les TdN. De par sa taille – c'est le plus grands pays de l'UE en surface – c'est même l'un des pays de l'UE qui en a le plus besoin.

487 Jean-Marie Sermier, *Débat sur la Loi Mobilités*, Assemblée Nationale, 13 juin 2019 (minute 31')

488 [La députée des Hautes-Pyrénées Jeanine Dubié fait avancer le problème des trains de nuit à l'Assemblée Nationale](#), Lourdes Actu, 17 juin 2019

489 *Enquête nationale auprès des passagers aériens*, DGAC, Ministère de la Transition écologique et solidaire, déc. 2017 (page 18)

490 Calculs d'après les chiffres des déplacements 600-1500 km en 2010 du *Scénario négaWatt 2017-2050*, Association NégaWatt, juin 2018.

491 ARAFER, *Les pratiques de mobilité de longue-distance des voyageurs sur les lignes régulières d'autocar*, janv. 2017 (page 5)

492 « En France, 120 millions de voyages sont faits chaque année en TGV, et 70 % par des voyageurs individuels pour raisons familiales, loisirs, tourisme... », L. Borredon et F. Bostnavaron interviewent *Guillaume Pepy* : "Le TGV n'est pas un train de luxe", Le Monde, 16 oct. 2008

493 *„Entwicklung eines attraktiven europäischen Nachtzugsystems und Potenziale für den Nachtzugverkehr“*, Fraunhofer, 19 oct. 2017 (page 43).

L'étude évoque par ailleurs un sondage de la DB qui a évalué que les voyageurs d'affaires représentent 20 % du total.

494 *Matignon à Cahors : ce que les Français en attendent*, JT, France 2, 13 déc. 2017 ; François Vignal, *SNCF : les sénateurs « très inquiets » sur les fermetures des lignes déficitaires*, Public Sénat, 15 fév. 2018

495 Michel Tendil, *Le sentiment d'abandon territorial partagé par près d'un Français sur trois*, Localtis, 7 nov. 2017

Réseau LGV sur la moitié Sud de l'Hexagone : il ne permet pas de relier les villes du Sud entre elles. Réaliser un détour par Paris augmente les distances, le prix du billet ainsi que la durée du voyage.



Il existe par ailleurs une fracture territoriale Nord-Sud, aggravée par 2 facteurs : (1) La moitié Sud de l'Hexagone a d'autant plus besoin des TdN qu'elle est peu équipée en LGV et que ces LGV sont orientées nord-sud (vers Paris). Elles ne permettent pas l'interconnexion des territoires du Sud entre eux. (2) La position géographique de Paris est excentrée vers le Nord de l'Hexagone : la capitale est située à 300 km de Dunkerque, mais à 800 km de Hendaye et de plus de 900 km par rail de Cerbère et de Nice. Dans ces conditions, **Paris ne peut pas servir de hub efficace pour le Sud**. Depuis Pau, Toulouse, Perpignan, Nice, il faut plus de 4 voire 5 heures pour atteindre ce hub parisien avant de prendre une correspondance avec fréquemment un changement de gare à Paris et de continuer pour 2 heures de train ou plus. Beaucoup de voyageurs préféreraient profiter d'une couchette et voyager en gagnant une nuit de sommeil.



Le réseau LGV sur la moitié nord : l'interconnexion des villes est partiellement assurée par les LGV via Paris. Toutefois, là aussi les liaisons sont trop exclusivement radiales. Les transversales Intercités sont à moderniser. Citons pour exemple les lignes Luxembourg-Metz-Nancy-Dijon(-Sud de France)⁴⁹⁶, ou Caen-Le Mans-Tours⁴⁹⁷ ou encore Tours-Bourges-Nevers-Lyon.

Les nombreuses transversales qui permettraient de desservir le Sud de l'Hexagone sont trop souvent « oubliées » par les décideurs qui ont souvent un angle d'approche centré sur Paris. Il est trop souvent nécessaire de rappeler que **81% des Français n'habitent pas l'Île-de-France⁴⁹⁸ et qu'ils ont besoin de traverser l'Hexagone sans nécessairement faire un détour long et onéreux par Paris**.

Les TdN transversaux ont tous été supprimés⁴⁹⁹. La SNCF calcule que les bassins de population y sont plus faibles. Et pourtant en 2014 la ligne la plus fréquentée était la transversale dite « Quadriranche » Strasbourg/Luxembourg-Portbou/Nice⁵⁰⁰. Et pour cause : de nombreuses transversales longues ne bénéficient pas de trains de jour attractifs (le changement à Paris impose souvent des durées de 6 heures à plus de 10 heures). Par ailleurs, les dessertes aériennes transversales entre villes moyennes sont moins fréquentes et plutôt onéreuses. Ces trajets sont même parfois mal desservis par la route, en particulier à cause de la difficulté de traverser le Massif Central d'Est en Ouest pour la moitié Sud de la France. **Les TdN captent donc une part de marché beaucoup plus importante sur les transversales que sur les radiales**. Autre avantage : les péages SNCF Réseau sont inférieurs sur les trajets transversaux.⁵⁰¹ Le Secrétaire d'État aux Transports M. Djebbari confirme la pertinence des transversales : « je partage tout à fait cette opinion du potentiel des TdN non seulement sur les radiales mais aussi sur les transversales, l'exemple de Strasbourg-Nice a été cité. »⁵⁰²

496 I. Baudriller, [Liaisons entre Nancy et le sud de la France : la SNCF revoit sa copie](#), France Bleu Sud Lorraine, 13 sept. 2018

497 Hubert Heulot, Caen-Le Mans-Tours : « Petite » ligne en jeu près du Mans, Mobilités Magazine, 25 oct. 2018

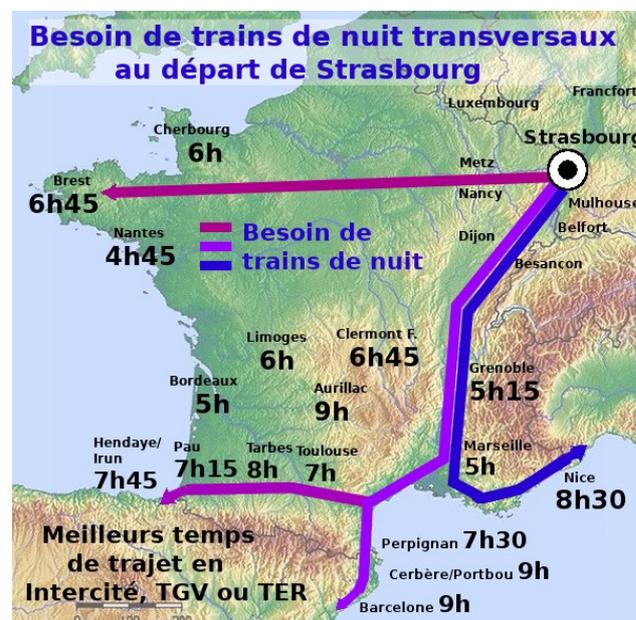
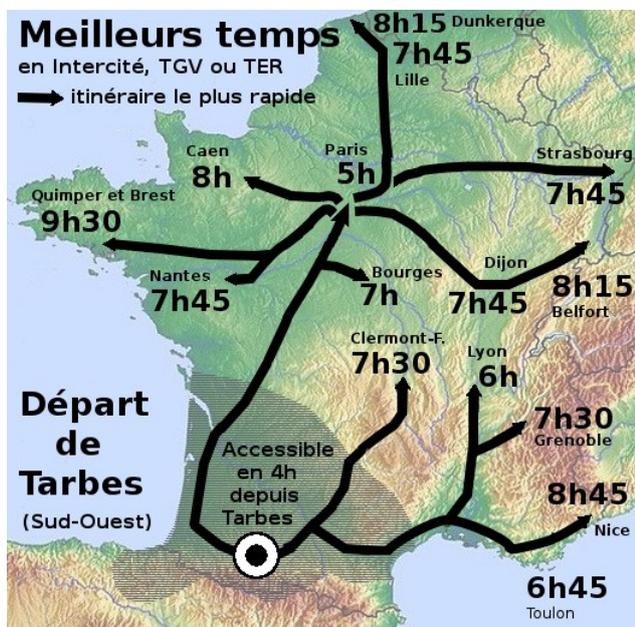
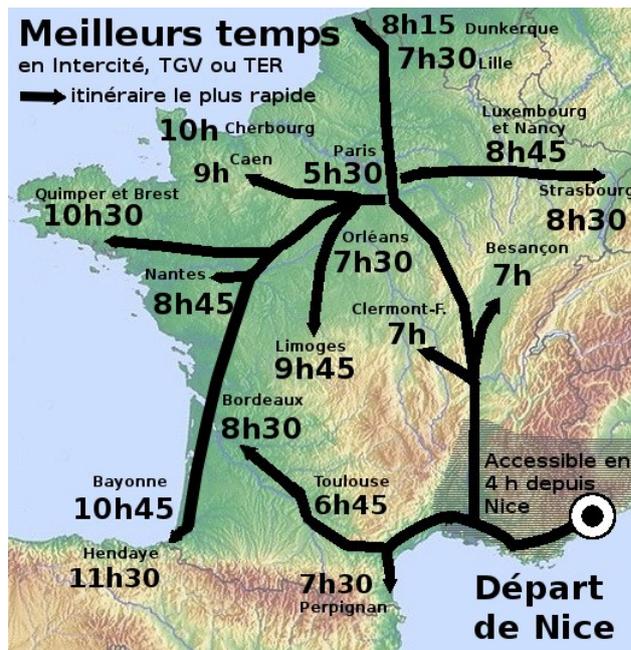
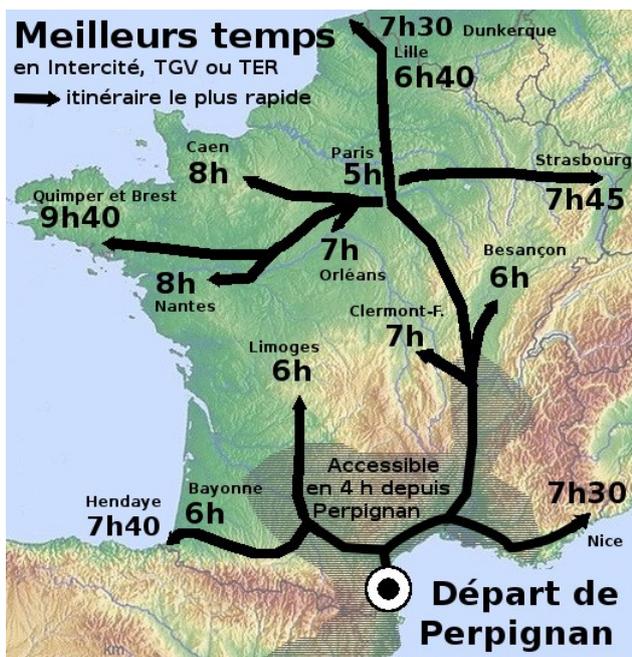
498 Population Île de France : 11 959 807 hab. en 2013 soit 18,8% de la population de la France métropolitaine (source [INSEE](#))

499 Le quadriranche Strasbourg/Luxembourg- Nice/Portbou a été supprimé en 2016 ; le Genève-Bordeaux-Irun et Vintimille-Irun en 2013. Une liste (non exhaustive) des lignes déjà fermées est disponible sur : « [Intercités de nuit](#) », [wikiwand](#)

500 La transversale « quadriranche » Luxembourg/Strasbourg - Nice/Portbou a transporté 276 000 voyageurs en 2014, soit 378 voyageurs/train. La même année, une des meilleurs radiales, le TdN Paris-Briançon/Nice a transporté 255 000 voyageurs, soit 350 voyageurs/train. Source [Wikipedia](#). Le "Quadriranche" a obtenu 16,8 M€ de recette d'exploitation 2014. C'est plus que les 13,9 M€ du Paris-Toulouse / Rodez. Seul le Paris-Nice / Briançon a des recettes légèrement supérieures : 18,5 M€. Voir Jean-Michel Gradt, [Trains de nuit : l'Etat s'apprête à fermer la moitié des lignes](#), Les Echos, 21 juillet 2016

501 Une réduction de près de 40% par rapport aux trains qui entrent dans les gares parisiennes

502 Amendements 669 et 756, [Débat sur la Loi d'Orientation des Mobilités](#), Assemblée Nationale, 3 sept. 2019 [vidéo minute 2'40"]



Sans le train de nuit, le Sud est déconnecté d'une grande partie de l'Hexagone.

Les liaisons de plus de 5 heures sont autant voire plus attractives de nuit que de jour. Il est donc dommage d'obliger 100% des voyageurs à les emprunter uniquement de jour, en ne laissant aucun train la nuit. Les flèches noires indiquent l'itinéraire le plus court en temps. Les trajets directs s'avèrent souvent plus longs du fait du mauvais état des voies (par exemple des ralentissements importants existent sur la ligne Bordeaux-Nantes).

Dans les années 2000, des Intercités transversaux ont été remplacés par des TGV « diagonaux », dit aussi « TGV intersecteurs », qui circulent par le contournement TGV de Paris. Par exemple Nantes-Marseille en TGV doit faire face à des charges élevées (plus de 1100 km de péages, pour bonne partie LGV) pour un trajet de plus de 6h, avec un prix du billet souvent supérieur à 100 € et un choix horaire limité (seulement 2 TGV par jour), ce qui est peu attractif. Si, en plus, le voyage impose un changement de gare à Paris, l'offre perd encore de son intérêt. Le TGV n'est donc pas une solution magique partout, d'autant que déjà **la SNCF a tendance à réduire l'offre en TGV intersecteurs**⁵⁰³ considérés comme non-rentables : par exemple Brive-Lille⁵⁰⁴ ou Cherbourg-Dijon⁵⁰⁵. Par ailleurs, avec cette solution, pour Pierre Zembri, « les territoires en situation intermédiaires sont beaucoup moins desservis » (les villes de Tours, Bourges, Nevers,

503 [Encore un peu moins de TGV Intersecteurs](#), TransportRail, 24 juil. 2018

504 [Le TGV Brive-Lille est mort. Vive... ?](#), 55 pour limoges, 14 mars 2016

505 [Suppression des TGV entre la Normandie et l'Est de la France via Roissy](#), Le Point, 28 sept. 2010

Moulins situées sur la ligne IC Nantes-Lyon)⁵⁰⁶.

Problématique connexe, les gares parisiennes (et dans une moindre mesure la LGV Paris-Lyon) tendent à se saturer. Des liaisons TdN et ICJ transversales sans passer par Paris permettraient de soulager ces goulots d'étranglement. Citons par exemple la ligne directe Bordeaux-Lyon, que la Nouvelle-Aquitaine souhaite rouvrir⁵⁰⁷.

Départ	Arrivée	Durée	Changements
Lille	Nice	7h32	0
Strasbourg	Hendaye / Irun	7h45	1
Strasbourg	Nice	8h36	1
Luxembourg	Nice	8h51	2
Strasbourg	Cerbere /Port Bou	8h59	1
Luxembourg	Cerbere/Port Bou	9h42	2
Genève	Hendaye / Irun	8h56	1
Quimper	Toulouse	8h46	1
Cherbourg	Toulouse	8h34	1
Cherbourg	Nice	10h13	2
Quimper	Hendaye / Irun	11h41	2
Vintimille	Hendaye / Irun	13h13	3

Meilleurs temps de trajets en train de jour mesurés en septembre 2017 : de nombreuses liaisons transversales impliquent des temps de trajets de jour de plus de 7 heures incluant des changements, ce qui réduit encore leur attractivité. Des liaisons TdN directes et de qualité sont en mesure de capter une part importante de ces déplacements.

Des manifestations, avec pyjamas et peluches, ont eu lieu dans de nombreuses villes du Sud, ici à Tarbes, pour exprimer le besoin pour le Sud – à la fois éloigné de plus de 700 km de la capitale et non desservi par LGV - de retrouver une offre modernisée en TdN⁵⁰⁸.



6.4/ Le TdN permet des liaisons intra-européennes de 500 à 1500 km !

Le TGV parcourt en 3 heures un maximum de 750 km. Le TdN, en roulant une nuit entre 100 et 200 km/h va jusqu'à deux fois plus loin : 1500 km ! La modernisation des voies permettrait une portée dépassant 2000 km⁵⁰⁹. Et même en restant dans la fourchette 500-1500 km, le TdN est bien adapté aux voyages à l'échelle européenne.⁵¹⁰

Les trains Talgo de nuit Paris-Madrid (1300 km) et Paris-Barcelone (1100 km)⁵¹¹ ont été supprimés fin 2013 à l'inauguration de la liaison TGV Paris-Barcelone. En 2015, entre la France et l'Espagne, 100 millions de passagers ont pris la voiture, 12 millions l'avion, 7 millions l'autocar, 1,3 millions les différentes voies ferrées⁵¹². La LGV n'a transporté que 800 000 voyageurs⁵¹³. Étonnement, en 2006, les Talgos de nuit et de jour frontaliers⁵¹⁴ avaient eux aussi transporté 800 000 voyageurs jusqu'à Montpellier, Zurich, Milan et Paris⁵¹⁵.

506 Tiphaine de Rocquigny, [Relier les territoires](#), Entendez-vous l'éco ?, France Culture, 27 nov. 2018 (minute 46')

507 Lucas Valdenaire, [SNCF : la ligne Bordeaux-Guéret-Montluçon va reprendre du service](#), France Bleu Creuse, 25 avril 2017

508 [Le train de nuit fait de la résistance dans le sud](#), Marc Fressoz, MobiliCités, 21 février 2017

509 Voir rapport sur les « trains de nuit très longue distance » : International Union of Railways et DB, [Night Trains 2.0](#), 2012

510 [Travel industry confirms rail 'renaissance' in Europe](#), Railway Gazette International, 14 oct. 2019

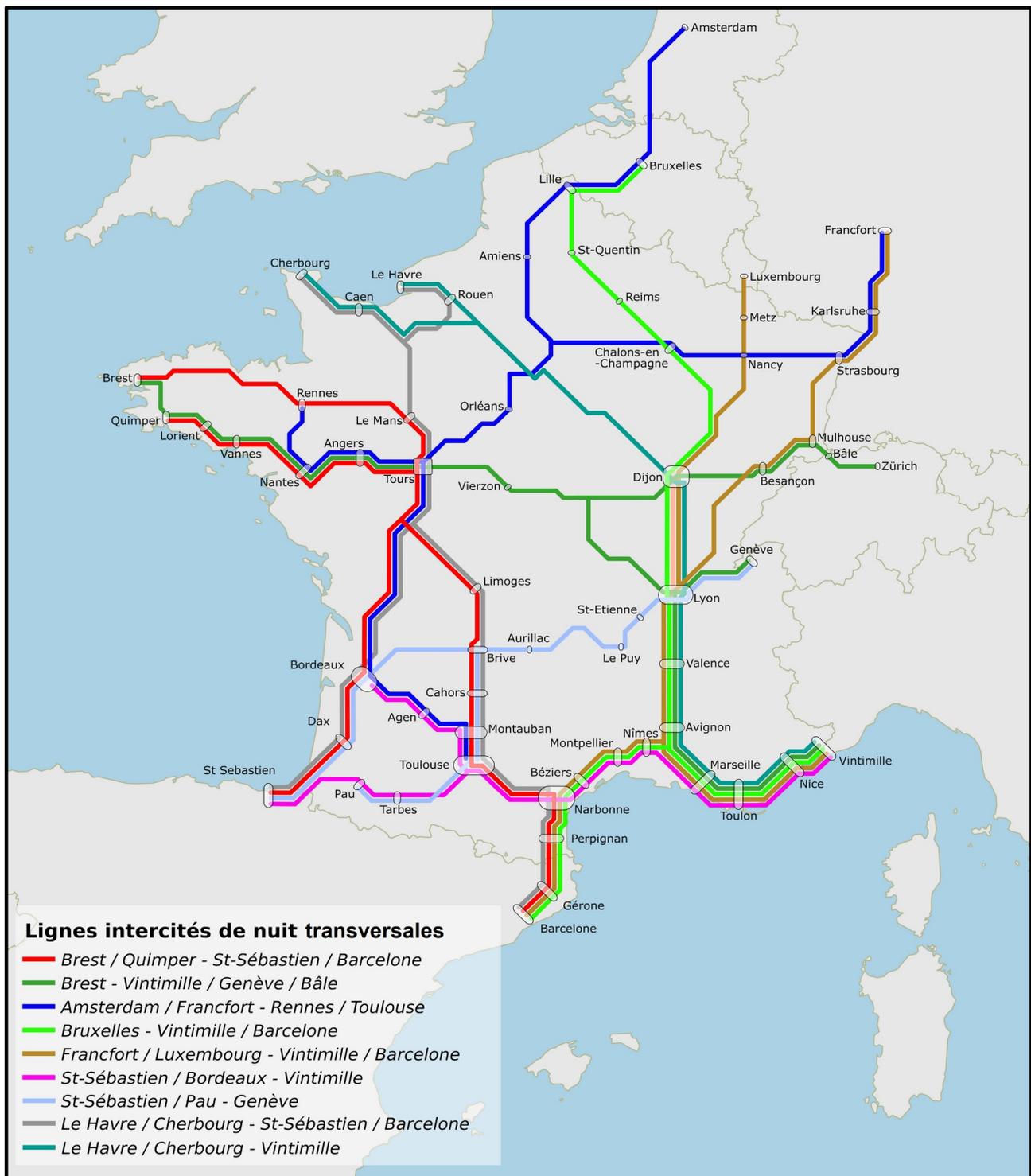
511 [Le train hotel Elipos, l'hotel le plus rapide entre la France et l'Espagne](#), Azurever.com

512 Source Plataforma Transport Public de Catalogne et [Air transport statistics](#), Eurostats.

513 4 millions de voyageurs entre déc. 2013 et déc 2018, soit 800 000 voyageurs par an. Frédérique Michalak, [Renfe-SNCF : plus de 4 millions de voyageurs entre France et Espagne](#), L'Indépendant, 19 déc. 2018. En 2019 l'offre s'est encore réduite.

514 [Souvenirs à bord du trenhotel Paris - Barcelone](#), TransportRail, 26 déc. 2018

515 En 2006, le trafic ferroviaire grandes lignes intraeuropéennes (Talgo) transportait 811 000 passagers entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe. A ceux-ci, il resterait à ajouter une partie des 260 021 passagers des TdN Paris-Portbou et Strasbourg/Luxembourg-Portbou transportés en 2015, ainsi qu'une partie de ceux du Paris-Irun, Genève-Irun et Vintimille-Irun supprimés en 2013-2017. A titre de comparaison, la LGV a



Proposition de 9 nouvelles lignes transversales pour 2030. Voir les horaires sur <https://ideesfuturreseauintercitedenuit.wordpress.com/>

Malgré le lourd investissement, la LGV n'a guère attiré plus de voyageurs.⁵¹⁶ En TGV, Paris-Madrid dure 10 heures, et le voyageur ne se voit plus offrir un horaire de nuit en couchette, alors que la durée s'y prêterait. La LGV Perpignan-Figueras a déjà connu une faillite par manque de voyageurs (seulement 15% du trafic voyageur prévu a été réalisé, et 8% du trafic fret⁵¹⁷). Refinancée par les États, le difficile équilibre économique de cette LGV reste à trouver⁵¹⁸. Les Talgos de nuit s'autofinanciaient apparemment mieux que la LGV. Leur « déficit supposé », probablement « gonflé », étant de 5 M€/an, son financement pendant un siècle aurait coûté moins cher que la LGV (557 M€ de dette, auquel s'ajoute un déficit annuel important)⁵¹⁹.

transporté 826 439 passagers en 2016 : les milliards d'investissement LGV ont échoué à faire progresser le report sur le rail...

516 [TGV France - Espagne : la bonne stratégie ?](#), TransportRail, 13 sept. 2016

517 [SNCF Réseau rapport financier semestriel 2016](#), PriceWaterhouseCoopers, ErnstYoung, 30 juin 2016

518 Lionel Steinmann, [Le besoin de réduire les pertes menace les lignes Paris-Barcelone et Paris -Genève](#), Les Echos, 25 juil. 2017

519 Charlene Bouhet, [LGV Perpignan-Figueras : Un des concessionnaires est en faillite](#), EcomNews, 29 sept. 2016

De manière similaire, les TdN vers l'Allemagne ont été supprimés en 2014. Malgré la construction de la LGV Est, pour M. Pepy « *l'essentiel du trafic entre l'Allemagne et la France se fait par avion. Et nous, le chemin de fer, on est tout petits. On fait en gros 20 % du trafic.* »⁵²⁰ Il reste donc de la place pour du report modal sur les TdN !

Départ	Arrivée	Durée	Changements
Paris	Hendaye / Irun	4h40 / 4h56	0
Paris	Latour-de-carol	7h51	1
Paris	Cerbère / Portbou	6h15 / 7h21	1
Paris	Modane / Turin	4h06 / 5h37	0

Meilleurs temps de trajet en train de jour (TGV ou autre) entre Paris et les frontières de l'Hexagone (mesurés en septembre 2017)

Départ	Arrivée	Durée	Changements
Paris	Barcelone	6:27	0
Paris	Vitoria – Gazteiz	7:53	2
Paris	Berlin	8:06	2
Paris	Gênes	9:03	2
Paris	Madrid	9:43	1
Paris	Pise	11:22	2
Paris	Vienne (Autriche)	11:24	3
Paris	Copenhague	13:25	3

Meilleurs temps de trajets en train de jour (TGV ou autre) sur quelques liaisons intraeuropéennes (mesurés en septembre 2017). Ces durées sont bien adaptées au voyage de nuit !

6.5/ En Europe la renaissance des TdN s'accélère

En Europe, après des décennies de désinvestissement, la renaissance des TdN s'opère⁵²¹ (voir la **carte d'Europe des liaisons de nuit**⁵²²). L'Italie maintient et modernise ses trains de nuit qui transportent 1,8 millions de passagers par an. La filiale de trenitalia, Thello, offre une liaison Paris-Venise.⁵²³

Fin 2016, les **chemins de fer autrichiens ÖBB** ont repris des lignes fermées par l'opérateur allemand DB⁵²⁴. Le service a depuis augmenté à plusieurs reprises⁵²⁵, et affiche +10 % de croissance en 2019.⁵²⁶ ÖBB desservira Bruxelles début 2020, puis Amsterdam en 2021⁵²⁷. D'autres destinations sont attendues avec l'arrivée du nouveau matériel roulant⁵²⁸: l'opérateur étudierait des liaisons TdN vers les Pays Baltes, le Danemark, la Suède⁵²⁹ ou encore la Grèce⁵³⁰.

La stratégie d'ÖBB est payante avec en particulier des voitures tractées et des locomotives polyvalentes⁵³¹. Pour Kurt Bauer « *les jalons sont posés quand on observe les discussions politiques sur l'environnement en Europe. Mon avis c'est qu'il faudra attendre encore 2 à 3 ans avant qu'il y ait une vraie bascule. A ce moment là nous serons les mieux préparés. Le voyage de nuit doit devenir synonyme de Nightjet. Notre but c'est de devenir les n°1 en Europe pour les trains de nuit.* »⁵³²

520 [Audition des Présidents de la SNCF](#), Commission des affaires européennes, Assemblée nationale, 9 nov. 2017 (minute 1h35'30")

521 La liste des lignes de nuit existant en Europe est disponible sur [entrain.ch](#), [rail.cc](#), [seat61.com](#) ou [Interrail](#)

522 [Night trains in Europe](#), 2019.

523 Philippe Jacqué, [Thello ouvre une nouvelle ligne ferroviaire entre Paris et Rome](#), Le Monde, 6 déc. 2012

524 Stefan Schirmer, [Relance des trains de nuit : quelle est la stratégie de l'Autriche ?](#), Die Zeit, 9 déc. 2017 ; ÖBB, [Dossier NightJet](#), 2017 ; E. Fouvreaux, « [L'Autriche fait le pari du train de nuit](#) », [Transportrail](#), 14 oct. 2016 ; [Plus de trains de nuit pour les ÖBB](#), Rail Passion, 19 déc. 2016 ; Jean Blaquièrre, [Pourquoi l'Autriche reste attachée aux trains de nuit](#), Le Figaro, 4 mars 2019

525 [Un nouveau train de nuit Berlin-Vienne/Budapest/Przemyśl sur les rails !](#), Mediapart, 11 déc. 2018 ; Peter Neumann, [De nouveaux trains de nuit entre Berlin et Vienne, Budapest et Cracovie](#), Berliner Zeitung, 9 juil. 2018 ; [\(Re\)Starting night train connection between Budapest and Berlin!](#), MAV, 2018 ; Edward, [Nightjet: 17 Lines of Night Train Awesomeness](#), RailGuideEurope.com, 16 mars 2019 ; voir les [horaires complets 2019 des Nightjet ÖBB](#), [vagonweb.cz](#), 2019 ;

526 David Briginshaw, [Nightjet passenger traffic up 10%, says ÖBB's CEO](#), IRJ, 15 oct. 2019

527 [Un train de nuit circulera entre Bruxelles et Vienne dès janvier](#), RTBF, 6 oct. 2019

528 [Danish ngo-contact to ÖBB NightJet](#), back-on-track, 28 sep. 2017 ;

Vincent Doumayrou, [Les trains de nuit Nightjet ont transporté 1 400 000 passagers en un an](#), blogs.Mediapart, 4 janv. 2018

529 Il s'agirait d'une nouvelle ligne et non de la prolongation d'une ligne existante : Richard Orange, [Austrian train company denies plans for overnight Vienna-Malmö route](#), The Local.se, 25 avril 2019

530 Keith Barrow, [ÖBB subsidiary plans Athens – Thessaloniki passenger services](#), 14 janv. 2019

531 David Briginshaw, [ÖBB expands at home and abroad](#), IRJ, 11 fév. 2019

532 [Le retour du train de nuit pour limiter le réchauffement climatique ?](#), Journal Télévisé, RTS, 3 fév. 2019

En Allemagne, la DB a arrêté le service en voitures-couchettes fin 2016. Mais dès 2017 le trafic augmentait en TdN « uniquement places assises » toujours opérés par la DB⁵³³. Dans le même temps ÖBB⁵³⁴ et Flixtain⁵³⁵ relancent des trains couchettes.

60% des Suisses souhaitent voyager en TdN⁵³⁶, d'autant plus que les Nightjets de ÖBB y sont plébiscités⁵³⁷ (+25 % de passagers en 2019⁵³⁸). En mai 2019 l'opérateur national CFF a déclaré qu'il chercherait à réintroduire des TdN « dans 2 à 3 ans »⁵³⁹. Pour cela, les chemins de fer suisses (CFF) souhaitent une coopération avec la SNCF et RENFE pour des trains de nuit vers Barcelone.⁵⁴⁰

Dès 2018 le parlement des Pays-Bas a voté une motion pour le retour des TdN : en complément des TGV, les TdN permettent d'éviter des déplacements aériens⁵⁴¹. Le Ministère des infrastructures a étudié plusieurs destinations possibles⁵⁴² et a demandé une collaboration à ÖBB⁵⁴³ pour ouvrir de nouvelles lignes.⁵⁴⁴ En Belgique

une mobilisation citoyenne a commencé en 2019⁵⁴⁵, et déjà 38% des belges souhaitent voyager autrement⁵⁴⁶. La SNCB collabore à son tour avec ÖBB : « la SNCB veut jouer un rôle actif dans les liaisons ferroviaires entre villes européennes [...] Dans ce cadre, nous étudions avec ÖBB les moyens de mettre sur pied une liaison ferroviaire entre Vienne et Bruxelles à partir de janvier 2020. »⁵⁴⁷



En Suède, dès 2014, la ligne Stockholm-Malmö a gagné +65% de fréquentation sur un an, grâce à une réduction de 30%-50% des prix des billets pour atteindre la rentabilité par le volume⁵⁴⁸. Le succès passe par 4 niveaux de confort, des douches, des horaires optimaux et une communication active qui incite le public au report modal de l'avion sur le TdN⁵⁴⁹. Cet effort de communication est effectif aussi au Royaume-Uni⁵⁵⁰, où des voitures flambant neuves ont été mise en circulation en 2019.⁵⁵¹ Les déboires de la gestion privée sont toutefois fortement critiqués⁵⁵². En Suède, comme en Autriche, les TdN marchent mieux

533 [Voyagez de nuit en ICE, EC et IC Bus](#), bahn.com, sept. 2019 ; Philip Dyer-Perry, [Luxueux Intercités de la DB en sièges autrefois première classe, désormais marqué comme 2ème classe, sont une excellente option pour ceux qui feront un voyage de nuit vers Hambourg](#), Twitter, 7 août 2018

534 [\[ALLEMAGNE\] La reprise des trains de nuit par ÖBB est un succès](#), T. Wüpper, Stuttgarter Zeitung, 6 juin 2017

535 [Trains de nuit de Flixtain : Arriver à destination à petit prix dans un wagon-lit](#), Flixtain, 2018 ; Edward Schofield, [Review – No Frills, Max Thrills: How to Use Germany’s Flixtains](#), RailGuideEurope, 20 juil. 2018

536 [Les Suisses veulent des trains de nuit pour l'Europe](#), Swiss Info, 6 juin 2019 ; Stéphanie Penher, [Deux tiers de la population réclament des trains de nuit](#), ATE, 6 juin 2019 ; Anne Fournier, [La mobilisation pour sauver les trains de nuit prend de l'ampleur](#), RTS Info, 7 juin 2019

537 [Transports: ruée sur les billets pour les trains de nuit vers l'Allemagne et l'Europe de l'Est](#), Arcinfo.ch, 10 juil. 2019

538 jbm/ats, [La honte de prendre l'avion fait le jeu du chemin de fer](#), 20 Minutes, 21 oct. 2019

539 [Les CFF songent à remettre les trains de nuit sur les rails](#), RTS Info, 31 mai 2019

540 Ouiautraindenuit, [CFF souhaite coopérer avec la SNCF et RENFE pour des trains de nuit vers Barcelone](#), Mediapart, 19 août 2019

541 Paul Eldering, [Amsterdam aux Alpes, le retour des trains de nuit est en bonne voie](#), De Telegraaf, 13 juin 2018, traduction Vincent Doumayrou, [Les chemins de fer européens travaillent à une vraie Europe du rail](#), Blog.mediapart, 10 août 2018

542 [Slapend onderweg](#), Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, juin 2019

543 Quintus Vosman, [Strong case for overnight trains to Amsterdam](#), IRJ, 17 juil. 2019

544 Quintus Vosman, [NS and ÖBB plan revival of overnight trains to Amsterdam](#), IRJ, 18 juin 2018 ; Vincent Doumayrou, [De nouveau des trains de nuit vers les Pays-Bas ?](#), 29 nov. 2017

545 [Réhabiliter les trains de nuit, pour un art de voyager et une réelle alternative écologique](#), RTBF, 28 mai 2019

546 [Pour éviter l'avion, les trains de nuit doivent-ils faire leur grand retour au plus vite?](#), Louise Vanderkelen, Libre.be, 6 juin 2019

547 [Les trains de nuit entre Bruxelles et Vienne devraient rouler dès la mi-janvier](#), RTBF, 23 oct. 2019 ;

548 David Briginshaw, [SJ reports 65% growth in overnight train traffic](#), IRJ, 12 juin 2015

549 Patrick Laval, [Suède : investissements massifs pour la grande vitesse et les trains de nuit](#), La Lettre du Cheminot, 17 oct. 2017 ; The Greens, [Revitalising European Night Train and EC-IC services \(vidéo\)](#), Parlement Européen, 1er juil. 2015 (à partir de la 42ème minute).

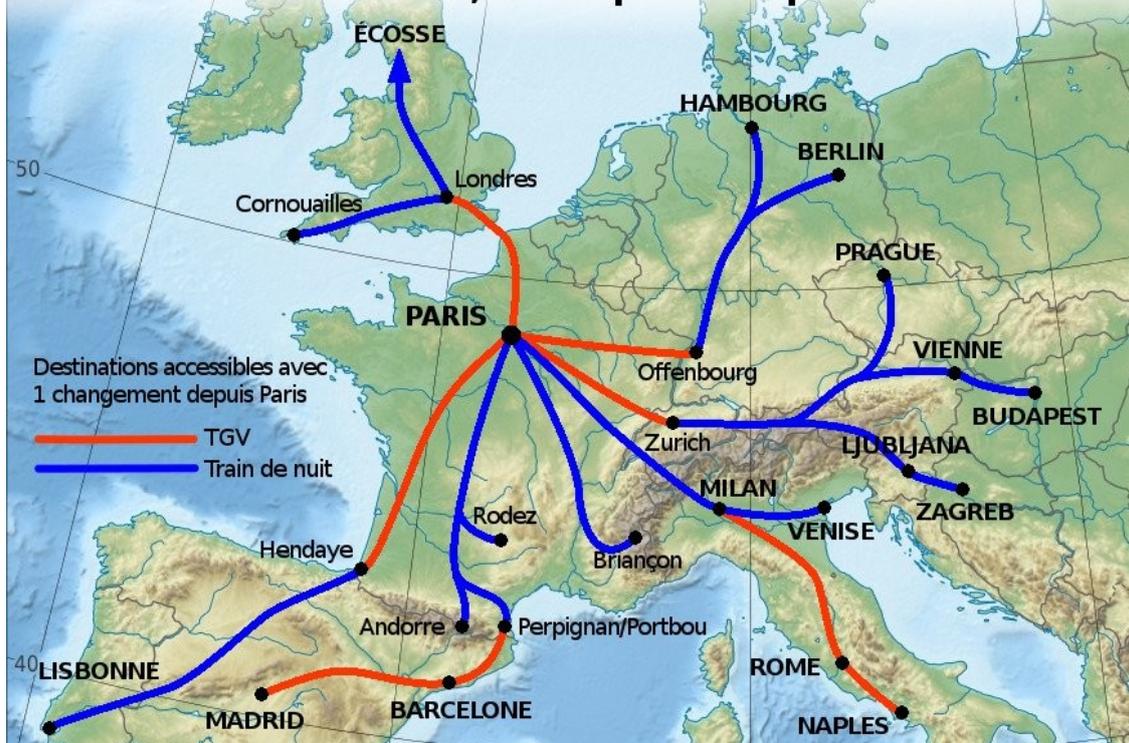
550 Ellie Broughton, [Caledonian Sleeper: Why catching the overnight train from London to Scotland is better than flying](#), Independent, 14 sept. 2017

551 Hilaire Picault, [L'Écosse lance son premier train-hôtel](#), Canal+, 12 avr. 2019 ; Seat61, [Caledonian Sleepers, new trains](#), 30 avr. 2019 ; [vue en 3D](#).

552 Philippe Bernard, [Le train de nuit Londres-Édimbourg tourne au cauchemar. Confié à un concessionnaire privé, le train de nuit, relancé en avril, accumule les déboires, confortant la promesse du Labour de renationaliser les chemins de fer](#), Le Monde, 5 juil. 2019

que prévu. Ils ont atteint l'équilibre financier dès la première année de relance⁵⁵³. En 2019 les TdN Suédois ont encore gagné +37 % de fréquentation⁵⁵⁴. L'opérateur Snälltåget enregistre +47 % sur le TdN Berlin-Malmö et a acheté du matériel roulant.⁵⁵⁵ Après le succès des trains de nuit nationaux, le gouvernement Suédois ambitionne de lancer des TdN en direction de l'Europe.⁵⁵⁶

En train de nuit + TGV, l'Europe est à portée de main !

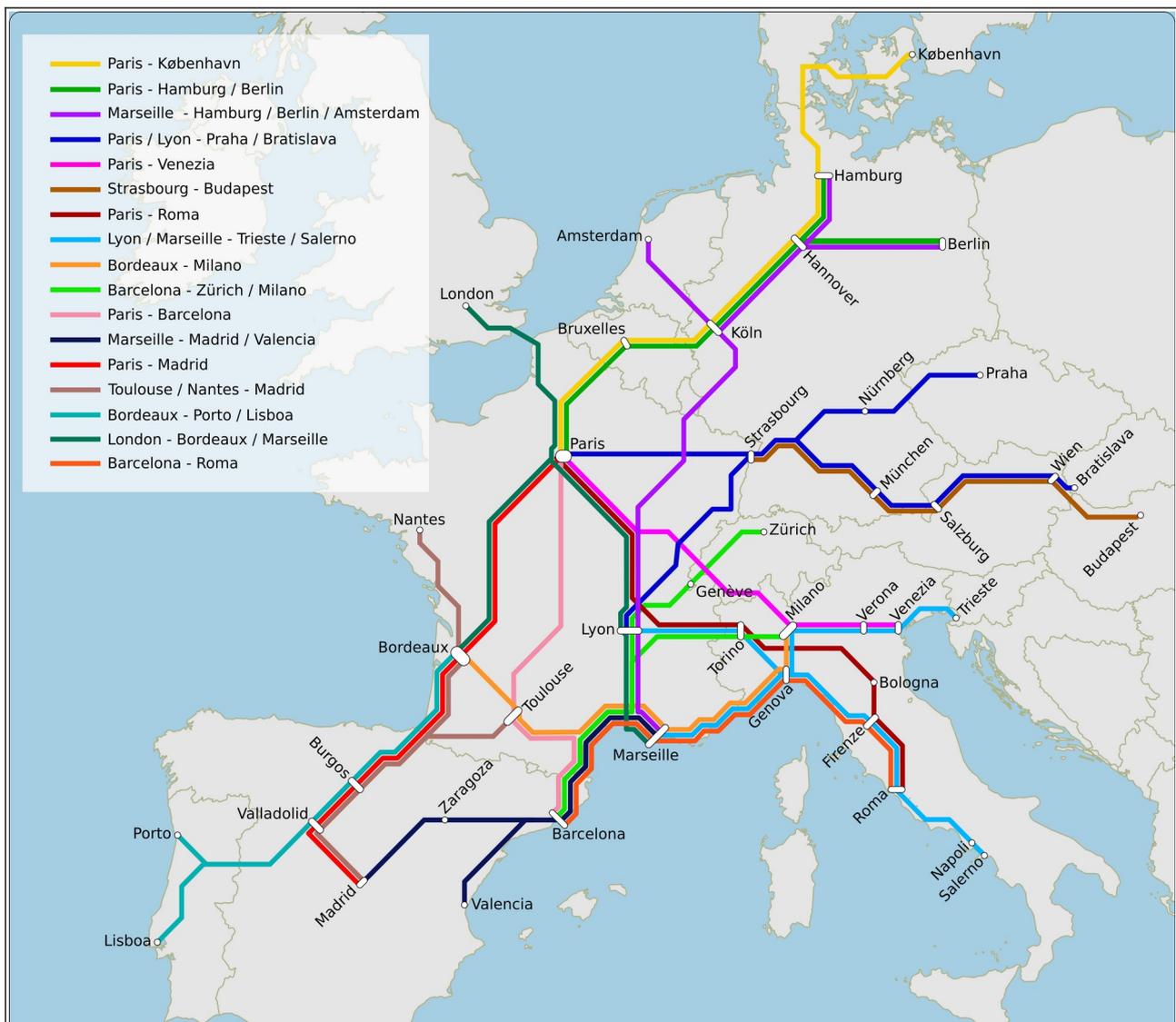


Trains de nuit et de jour existants en 2019 au départ de Paris : une offre à vendre en billets combinés en coopération entre les différents opérateurs pour voyager encore plus loin !

Les Chemins de Fer de **Finlande** VR ont eux aussi tenté dès 2006 de réduire l'offre TdN, ce qui généra une forte mobilisation. L'offre fut finalement relancée dès 2008⁵⁵⁷. Le service fut ensuite modernisé avec des **voitures duplex** offrant plus d'espace et incluant des douches⁵⁵⁸.

En **Ukraine** en 2015 l'ex-ministre des transports s'est opposé à la réduction de l'offre TdN⁵⁵⁹. Depuis 2018 les chemins de fer Ukrainiens (UZ) cherchent à augmenter l'offre TdN à destination de l'Europe⁵⁶⁰. Les **Pays Baltes** prévoient des TdN pour Berlin et Vienne.⁵⁶¹ La **Bosnie** projette une ligne vers Zurich avec du matériel Talgo moderne⁵⁶². En **République Tchèque**, l'opérateur Regiojet augmente son offre.⁵⁶³ La **Roumanie** dispose également de voitures couchettes confortables avec douches⁵⁶⁴. La **Bulgarie** rénove ses TdN pour rendre l'offre plus attractive⁵⁶⁵.

553 Peter Neumann, « [Train de nuit : l'opérateur envisage de nouvelles liaisons](#) », *Berliner Zeitung*, 2 fév. 2017 (traduction Doumayrou, *Mediapart*)
554 Frédéric Faux, [En Suède, l'avion de plus en plus délaissé au profit du réseau ferroviaire](#), RFI, 19 oct. 2019
555 [Snälltåget köper vagnar för nattåg till Europa](#), Pressmeddelande, 26 août 2019 [traduction]
556 Étude de l'administration suédoise des transports sur les trains de nuit vers l'Europe, *Nattågstrafik till Europa*, Trafikverket, 15 janv. 2020. Voir résumé dans la presse : [Sweden reveals tentative plans for overnight trains to several European cities](#), The Local.se, 16 janv. 2020. David Burroughs, [Swedish government explores new cross-border sleeper services](#), IRJ, 16 juil. 2019 ; PL, [La « honte de l'avion » redonne sa chance aux trains de nuit](#), VRT, 10 avril 2019 ; Olof Svensson, [La Suède prépare la relance des trains de nuit vers l'Europe](#), Aftonbladet, 9 fév. 2019 ; pour comprendre le réseau actuel voir [De Paris au cercle polaire en train](#), Le Monde en train, 2014.
557 Kalevi Kämäräinen et Vincent Doumayrou, [Comment la Finlande s'est mobilisée pour défendre ses trains de nuit](#), 8 juil. 2017
558 [Night train travel](#), VR-Finlande. Voir aussi [Kemijaervi-Helsinki](#) et le [Train de nuit Père Noël Express](#), Interrail. A voir également en Vidéo ;
559 [Les chemins de fer ukrainiens réduisent les liaisons trains de nuit. Pourquoi est-ce une erreur ?](#) par Alexandre Kava –ex ministre adjoint de l'infrastructure d'Ukraine, finance.bigmir.net, 9 déc. 2015.
560 @moritz_kleine, [#Ukraine is on a great path of international expansion with plans for a reinstatement of #Berlin - #Kyiv direct service, improvements to #Warszawa and #Lublin while there are good connections in #Przemysl to the #Metropol to Berlin and daytime to Graz](#), Twitter, 19 oct. 2019 ; Alexis Rosenzweig, [RegioJet prévoit un train de nuit vers l'Ukraine l'été prochain](#), Radio Prague International, 25 août 2019 ; [Ukraine: la connexion directe Kiev-Berlin \(1300 km\) revient en 2019](#), Lok Report, 29 sept. 2018 ; Helmut Utenthaler, [News from Ukrainian Railways: CEO #Kravzov announces new rolling stock for the Kyiv-Vienna route](#), Twitter, 22 mars 2019
561 [Baltic capital cities to be connected "every two hours" by Rail Baltica](#), Public broadcasting of Latvia, 12 mars 2019
562 [Les chemins de fer de la Fédération de Bosnie-Herzégovine ont enregistré une augmentation de 34,18% du transport de passagers et de 66,37% des revenus](#), Željeznice, 8 oct. 2018. A lire en traduction automatique (avec <https://www.deepl.com/translator> ou autre)
563 [RegioJet to strengthen overnight trains](#), Railway Gazette, 15 juil. 2019
564 Edward Schofield, [Review: Astra Trans Carpatie's Overnight Service](#), RailGuideEurope, 9 juil. 2018
565 [BDZ get a summer mood to the passengers in the sleeping cars](#), BDZ, juin 2019



Vision 2030 : connecter l'Europe par un réseau de 15 TdN intraeuropéens au départ de la France.

En **Russie**, les distances sont grandes et le train par excellence, c'est le TdN : il n'est pas rare de voyager nuit et jour pendant bien plus de 24 heures.⁵⁶⁶ Il existe au moins trois niveaux de confort⁵⁶⁷, dont un bon marché. La Russie déploie ses TdN jusqu'en Europe de l'Ouest⁵⁶⁸ avec les liaisons Paris-Moscou et Nice-Moscou⁵⁶⁹. Des correspondances sont possibles vers la Chine et l'Asie.⁵⁷⁰ Pour 2020 elle augmente son offre avec un TdN quotidien Prague-Varsovie-Moscou⁵⁷¹.

Sur d'autres continents, les TdN se modernisent aussi et leur trafic augmente, par exemple en Algérie⁵⁷². Les TdN circulent dans de nombreux grands pays comme la **Chine**, l'Inde, le Kazakhstan, l'Australie, les États-Unis, le Canada, le Japon⁵⁷³, le Viet-Nam, la Thaïlande⁵⁷⁴.

Le centre de gravité des TdN se décale vers l'Europe Centrale. La France s'isole et elle isole par la même occasion



566 Erwann Pensec, [Les trains de nuit en Russie, un voyage dépaysant à part entière](#), RB, 29 mai 2018

567 [The different carriages classes in Russian trains](#), Visit Russia

568 Erwann Pensec, [Les trains de nuit en Russie, un voyage dépaysant à part entière](#), Russia Beyond, 29 mai 2018

569 N. Gardner, S. Kries, [By train from Moscow to Nice and Paris](#), Europe by Rail, 6 Nov. 2017 ; Poul, « [Night trains to and from Russia increase passengers](#) », [back-on-track.eu](#), 5 août 2016 : <https://fr.rail.cc/russie/train-nuit/ru#rail> ; https://fr.wikipedia.org/wiki/Moscou_express

570 [Lyon Moscou Vladivostok avec le Transsibérien](#), Video, 12 mars 2017 ; [Le Transsibérien, de Moscou à Pékin](#), Video, 18 fév. 2014 ; [Wien Westbf - Lhasa by train: 11010 km in 9 days, 13 hours and 33 minutes](#), Video, 25 mai 2015 ; @RogerTyersUK, « [21 trains booked for my no-flyng fieldtrip to China](#) », #flyless, Twitter, 4 avr. 2019

571 Russian Railways, [trains will run daily between Moscow, Warsaw, and Prague](#), Twitter, 2 déc. 2019

la péninsule ibérique. Guillaume Pepy a peut-être rêvé trop grand en rachetant la marque et du matériel de l'*Orient Express*⁵⁷⁵. En même temps son diagnostic « *les trains de nuit [...] disparaissent [...] dans toute l'Europe* »⁵⁷⁶ paraît contredit. L'effort demanderait surtout à être proportionné. L'Europe a des dimensions modestes : Paris-Prague ne représente que 1000 km, Lyon-Naples 1200 km, Strasbourg-Varsovie 1300 km, Strasbourg-Budapest 1100km, Lille-Copenhague 1000 km. Comme l'Autriche en Europe centrale, la France est très bien positionnée géographiquement. Elle peut jouer un rôle central pour les TdN en Europe de l'Ouest.



572 [Train-Alger-Touggourt, lancement de la ligne le 13 octobre](#), La Dépêche de Kabylie, 7 oct. 2019 ; [Les trains de nuit bientôt de retour](#), L'Expression DZ, 1er Juil. 2018 ; R. S./APS, [Mise en marche de deux trains reliant Béchar et Saïda à Oran](#), El Watan, 29 avril 2017

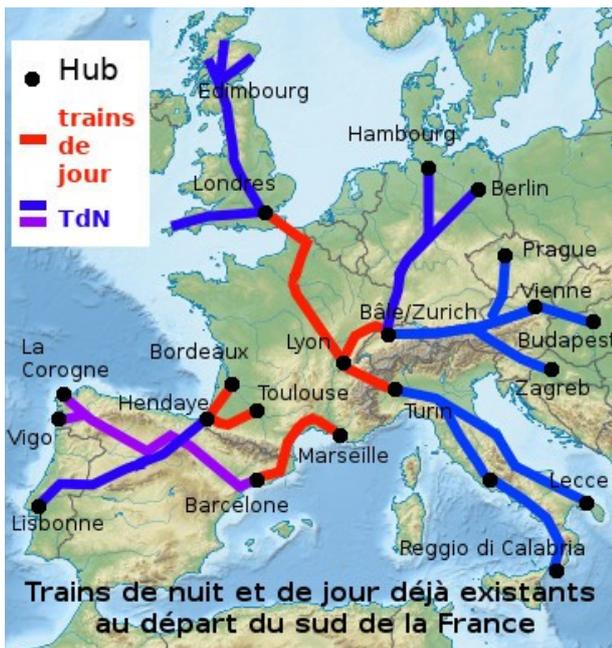
573 [Les trains de nuit japonais ont l'air ordinaire de l'extérieur, mais l'intérieur est une oasis de paix](#), Ipnose, 2019 (?)

574 [Voyage en "vieux" train de nuit en Thaïlande](#), 17 juil. 2017

575 Carole Bellemare, [La SNCF veut remettre l'Orient-Express sur les rails](#), Le Figaro, 2 sept. 2014 ; [L'Orient-Express : tout l'art du voyage dans un train](#), sncf.com

576 S.Lefèvre, [Les 8 arguments du PDG de la SNCF pour supprimer les trains de nuit sont bidons](#), StreetVox, 23 mars 2017

6.6/ Traverser l'Europe avec l'offre TdN+TGV : parcourir 2000 km et plus



Trains de nuit et de jour circulant déjà en 2020 au départ du Sud de la France. Une offre combinée permettrait de voyager en Europe avec des correspondances assurées



Une offre de nouveaux TdN combinée aux TGV permettra de relier l'Europe du Nord à la péninsule ibérique et l'Italie sans changement de gare à Paris

Une offre tarifaire TdN+TGV permettrait de construire des liaisons intraeuropéennes depuis la France : les villes accessibles par LGV peuvent servir de *hub* (plateforme de correspondance) TdN/TGV pour ainsi atteindre une grande partie des pays de l'UE. Par exemple un trajet Paris-Bordeaux en TGV (600 km) pourrait être combiné à un Bordeaux-Lisbonne en TdN (1200 km), ce qui offre un déplacement de 1800 km réalisable en une soirée + une nuit.

L'offre TdN+TGV peut répondre à une problématique soulevée par la Cour des Comptes Européenne : elle a diagnostiqué que le réseau LGV européen est discontinu, fragmenté et inefficace, malgré les dizaines de milliards d'euros investis.⁵⁷⁷ Combiner TdN et TGV permet enfin de traverser l'Europe en train !

Entre le Nord et le Sud de l'Europe, Paris est un obstacle : les voyageurs étrangers rêvent d'« **éviter cette torture du changement de gare à Paris** ». Devoir emprunter le métro parisien est chronophage, source de perte de correspondances et de stress pour les personnes parlant mal français. Des TdN gagnerait à relier les grands nœuds ferroviaires des pays limitrophes entre eux : de Francfort, à Barcelone, de Bruxelles-Utrecht à Saint-Sébastien, mais aussi de/vers Zurich, Milan, Rome voire Londres. Cela représenterait un vrai développement du ferroviaire et un soulagement pour de nombreux voyageurs ! A noter : le TdN peut aussi monter sur les ferries⁵⁷⁸.

Pour aller plus loin, un nombre croissant de personnes ne prennent plus l'avion pour des raisons de santé ou pour le climat. Elles sont prêtes à prendre le temps pour traverser l'Europe en train. Mais pour assurer la continuité du voyage sur 3000 km, par exemple entre Barcelone et Varsovie, il est indispensable de disposer d'au moins un TdN dans l'itinéraire. Ainsi un voyage TdJ+TdN+TdJ permet de parcourir l'Europe. L'idéal étant même une offre large permettant de n'y passer qu'une journée et 2 nuits, soit une offre TdN+TdJ+TdN. Le confort



This is the longest single uninterrupted train journey currently possible on Earth. Starting from the Portuguese coast, one can travel by train not just into China but all the way to southern Vietnam, a distance of 17,000 km (10,566 mi) ow.ly/Nmnx50xqY28



9:26 PM · Dec 3, 2019 · Hootsuite Inc.

1.3K Retweets 4.4K Likes

577 Marine Jobert, [LGV: un réseau européen «fragmenté et inefficace»](#), Journal de l'environnement, 27 juin 2018

maximum serait atteint avec la stratégie russe : un train de jour et de nuit confortable qui traverse les continents sur 3000 km, 6000 km⁵⁷⁹ voire, pourquoi pas – avec quelques correspondances – sur 17000 km !⁵⁸⁰ Le voyage en TdN peut même être un temps de concentration exceptionnel, un voyage hors du temps et du stress quotidien : « *J'ai voyagé plusieurs jours en TdN et j'ai eu le temps d'y écrire ce que je n'avais jamais eu le temps auparavant,* » déclare un scientifique.

6.7/ Un futur matériel roulant européen ?

Nouvelles voitures duplex⁵⁸¹ pour les TdN finlandais.

Le Royaume-Uni⁵⁸², la Finlande⁵⁸³, la Russie⁵⁸⁴ et l'Autriche⁵⁸⁵ ont récemment commandé du matériel roulant TdN neuf. Le matériel roulant russe a été particulièrement apprécié sur la ligne Paris-Nice⁵⁸⁶. L'essentiel du parc européen est à renouveler, ce qui constitue un important projet industriel. Afin de faire baisser les coûts, une coopération européenne serait pertinente afin que chaque pays ne construise pas chacun un petit nombre de rames. Au contraire, une commande importante au niveau de plusieurs pays offrirait l'avantage de disposer de matériel interchangeable, avec un choix de confort que le client retrouve pour toutes les destinations TdN. Cela rendra le produit plus facile à expliquer à la clientèle et donc plus aisé à commercialiser. L'UE peut y contribuer.⁵⁸⁷



✓ Les futurs équipements gagnent à inclure **4 niveaux de confort** :

les **sièges inclinables** ont été supprimés sur certaines lignes vers 2015. SNCF Intercités a finalement reconnu qu'ils sont pertinents et nécessaires. Ils représentent une « entrée de gamme », et permettent de concurrencer le covoiturage et l'autocar avec des « petits prix ». Les voitures sièges inclinables sont plus capacitaires et permettent d'**absorber les pics de fréquentation**, ce qui est d'autant plus important qu'il existe peu d'alternatives de mobilités pour certains territoires ruraux. Il est donc problématique de laisser de nombreux voyageurs sans solutions de déplacement lors des pics de fréquentation. Ils sont naturellement utilisables de jour et économisent le linge de lit. En 2013 en Allemagne près de la moitié des voyageurs des TdN de la DB ont emprunté les sièges inclinables⁵⁸⁸.

Les compartiments 4 à 6 couchettes constituent le cœur du service. Les voitures russes, comme les Talgos, sont optimisés pour la **conversion jour/nuit en un geste**. Cela permet de les réutiliser de jour mais aussi de proposer des trajets de plus de 10h.

Les **compartiments privatifs** (1 à 3 lits), avec douche en cabine ou dans le couloir, sont très facilement commercialisés, même avec un surcoût de 100 €. ⁵⁸⁹ Ainsi Kurt Bauer a expliqué au parlement allemand : « *les voitures-lits se vendent d'elles-mêmes, c'est-à-dire : sans effort, automatiquement et rapidement tant la demande est élevée.* » Ils séduisent la *classe affaire*⁵⁹⁰. De fait ce sont les confort les plus chers et les

578 [Berlin Night Express](#), Snalltaget, 2019 ; Loukian Jacquet, [Train de nuit sur un ferry : voyage de Rome à Palerme](#), loukian.net, 8 juil. 2018 ; La relation est malheureusement menacée : Tony Zermo, [Presto lo Stretto di Messina senza più treni Si dovrà attraversare a piedi \(con i bagagli\)](#), La Sicilia, 3 fév. 2015 ; [Treni notturni muoiono, dal 1° ottobre dalla Sicilia si viaggia solo di giorno. Si alza protesta](#), Messina Oggi, 4 sept. 2017 ; Sebastiano Caspanello, [Attraversamento ferroviario... a piedi, nasce così la "vertenza Stretto 2.0"](#), Gazzetta del Sud, 7 Sept. 2018

579 [Tokyo à Moscou en train](#), Rail.cc

580 @Rainmaker1973, « [This is the longest single uninterrupted train journey currently possible on Earth. Starting from the Portuguese coast, one can travel by train not just into China but all the way to southern Vietnam, a distance of 17,000 km](#) », Twitter, 3 déc. 2019

581 Joachim Falkenhagen a aussi proposé un modèle de TdN Duplex en 2014. Cependant le Duplex n'est pas forcément une bonne idée avec les gros bagages et les nombreux arrêts du TdN, car il rallonge le temps de montée en voiture.

582 [Brand new Caledonian Sleeper trains from 2018](#), Caledonian Sleeper, 13 fév. 2015 ; [New Caledonian Sleeper carriages under test](#), Global Rail News, 24 août 2017

583 [Services in sleeping berths](#), VR

584 [A bord des voitures russes sur Paris-Nice](#), Transportrail, oct. 2017 ; [La Russie livrera des wagons à la SNCF](#), Sputnik News, 19 fév. 2016 ; Mikhail Voskresenskiy, [Russian-Made Double Decker Train Ready for New St.Petersburg-Moscow Route](#), Sputnik News, 31 janv. 2015

585 [Oui au train de nuit : les ÖBB signent pour 91 voitures...](#), Mediarail.be, 20 août 2018 ; [ÖBB chooses Siemens to build day and night fleets](#), Railway Gazette, 23 Jul 2018 ; [Autriche / Nightjet : nouveaux trains de nuit prévus pour 2020](#), Mediarail.be, 5 nov. 2017 ; [Les ÖBB préparent leurs nouveaux trains de nuit](#), Transportrail, 9 juin 2017 ; [We are working on the Nightjet trains of the future !](#), ÖBB, 2017 ; [New Intercity and Nightjet, Interior Design](#), ÖBB et PriestmanGoode, 2017

586 [A bord des voitures russes sur Paris-Nice](#), TransportRail, 22 mai 2018

587 Déjà en 1973 la coopération européenne avait abouti à la « Voiture Standard Européenne » – Eurofima (VSE), interchangeable et utilisé du Maroc jusqu'en France et Allemagne. Voir [Voiture Standard Européenne](#), Wikipedia. Parallèlement la location de voitures de TdN « Trans Euro Night » (TEN) a permis de 1971 à 1995 aux opérateurs européens de louer des voitures sur des périodes courtes.

588 [„Entwicklung eines attraktiven europäischen Nachtzugsystems und Potenziale für den Nachtzugverkehr von, nach und innerhalb Deutschlands“](#), Fraunhofer, 19 oct. 2017 (page 29).

589 Thello annonce un panier moyen de 95€, ce qui ne peut être atteint que par des confort améliorés : Philippe Jacqué, [Thello ouvre une nouvelle ligne ferroviaire entre Paris et Rome](#), Le Monde, 6 déc. 2012

590 SNCF, [INTERCITES Paris Nice Couchettes Services Iere classe](#) (vidéo), 30 déc. 2016 ; Kenji Sugano, « [Montez à bord du Shikishima, le nouveau train de luxe de la flotte japonaise](#) », 17 mars 2017 ([photos](#), [video](#))

moins chers qui se vendent le plus aisément⁵⁹¹. Pour David Briginshaw, rédacteur en chef de l'International Railway Journal « Les Français ont fait une erreur en supprimant les voitures-lits haut de gamme et en ne laissant que des voitures-couchettes où jusqu'à six personnes partagent un compartiment. C'est très bien pour les randonneurs et les gens avec un budget serré, mais beaucoup de clients veulent un certain confort. »⁵⁹²

ÖBB proposera des cabines privées superposées sur le modèle des **hôtels capsules** japonais⁵⁹³, ce qui répond à une demande importante d'intimité (voir twitt ci-contre).

✓ Les voyageurs étrangers – ou non habitués – empruntant les Intercités de nuit en France s'interrogent : « Où est la douche ? Où est le restaurant ? Où sont les wagons-lits ? ». Elisabeth Borne confirme : « vous cherchez la voiture bar. Et bien vous ne la trouvez pas. Il n'y en a pas. »⁵⁹⁴ Inclure dans le train des douches accessibles à tous les voyageurs ajoute une information psychologique, qui rapproche le train du standard de l'hôtel. En réalité, elles sont relativement peu utilisées, et **1 douche suffit pour 100 voyageurs**. Beaucoup de voyageurs rentrent chez eux, et n'en ont pas besoin.

✓ Un bar ne suffit pas pour un voyage de plus 5-6 heures. ÖBB propose plutôt un petit déjeuner servi dans les compartiments. L'offre a également été proposée dans les TdN SNCF, mais elle demeure confidentielle⁵⁹⁵. « Nous en feront la promotion quand nous aurons une offre petit-déjeuner de qualité, avec par exemple des produits locaux » déclare la direction Intercités, qui a déjà réintroduit une vente ambulante dans certains ICJ (ce service est déficitaire).

✓ OuiTdN a réalisé un **sondage web sur les services à bord**⁵⁹⁶, qui a été présenté à la direction SNCF Intercités. Un enjeu d'avenir apparaît d'inclure une approche « Zéro Déchets ». Cela représente une attente forte du public, d'autant plus qu'il a souvent une sensibilité écologique. Des solutions innovantes sont attendues. Elles rajouteront un confort tout en réduisant les coûts. Par exemple, pourquoi ne pas proposer **une fontaine d'eau chaude/froide** comme on en trouve dans de nombreuses administrations/entreprises. Dans les voitures russes, le **samovar** remplit cette fonction de manière historique. Boire chaud permet aussi de se détendre et de mieux dormir. Ça réduirait le coût et le suremballage des bouteilles d'eau. Il a également été proposé un distributeur gratuit ou un message "vous pouvez demander des boules quiès au contrôleur", plutôt que d'offrir un kit complet à chaque voyageur, qui souvent ne sera que très partiellement utilisé. Dans les trains RENFE, le contrôleur passe et distribue des écouteurs pour ceux qui veulent regarder le film. Dans tous les cas, il convient désormais de choisir des emballages en papier (donc compostable) plutôt qu'en plastique... voire ne plus proposer d'emballages.

✓ L'intermodalité vélo+train a besoin d'être développée⁵⁹⁷. Les futures voitures TdN avec plus de places pour les vélos sont une revendication commune en Europe⁵⁹⁸. Le parlement européen a d'ailleurs proposé 8 places vélos dans tous les trains neufs ou rénovés à partir de 2024⁵⁹⁹, suivant une demande des ONG.⁶⁰⁰

✓ Le Ministère de la Santé recommande d'éviter de téléphoner lors des déplacements rapides et particulièrement dans les trains⁶⁰¹. Pour autant, les voyageurs ayant du temps libre, l'utilisation du téléphone y est particulièrement intense⁶⁰². **Proposer dans chaque train un « wagon blanc », « téléphone éteint »,**



591 Le Trenhotel espagnol ainsi que le Caledonian Sleeper se concentrent sur des cabines de luxe et les places assises.

592 Tom Cassauwers, [Europe Revives Night Trains — to Fight Climate Change](#), Ozy, 22 août 2019

593 MF, [Capsule Hotel Tokyo – Une expérience insolite à essayer absolument](#), Asian Wanderlust, 1er mai 2018

594 [Débat sur la Loi d'Orientation des Mobilités](#), Assemblée Nationale, 1ère séance du 13 juin 2019 (minute 3h30'30")

595 [Réservez votre petit-déjeuner à l'avance](#), SNCF Intercités

596 OuiTdN, [Sondage sur les services à bord des trains de Nuit](#), 9 mai 2019

597 [Trains de nuit : Une solution pour une rando vélo ?](#), bougersebouger.fr, 13 sept. 2016 ; Xavier Cadeau, [France: de la difficulté de voyager en train avec son vélo](#), Weelz!, 26 avril 2018

598 [« Actif-Trafic demande plus d'emplacements vélo dans les TdN »](#), pétition Actif-Trafic.ch, 2017 ; Voir aussi la [Question au Gouvernement de Mme la Députée Amélie de Montchalin](#), Assemblée Nationale, 27 mars 2018, réponse 9 oct. 2018.

599 Erick Marchandise, [Embarquer les vélos dans les trains va-t-il devenir un droit ?](#), Actu-Vélo, 7 janv. 2019

600 Valentin Dunate, [Ils réclament plus de places pour les vélos dans les trains](#), France Bleu Paris, 2 mars 2019

601 [Téléphones mobiles, santé et sécurité](#), Ministère de la santé, juillet 2012 ; Campagne "[Tout savoir sur le bon usage du portable](#)", Ministère de la santé. [Téléphone mobile : les 6 bons comportements pour réduire son exposition aux ondes](#), Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, 29 nov. 2017. Voir aussi [Conditions générales de vente et de service des offres prépayées](#) Orange, 6 juillet 2017

602 Michèle Rivasi, [Exposition aux ondes électromagnétiques: les travailleurs demandent des mesures indépendantes pour évaluer les risques sanitaires](#), 8 fév. 2012 ; Fanny Doumayrou, [Dans les tunnels du métro, la bataille des ondes a commencé](#), L'Humanité, 21 Janv. 2013

– à l'image de la voiture « non-fumeur » – permettrait l'accessibilité au transport des personnes fragiles⁶⁰³. Dans les autres voitures, des connexions par câble, ou a minima le wifi permettrait de réduire l'usage de la 2G/3G/4G.

Lignes de nuit en 2014	Nb de voyageurs 2014	Nombre de voyageur moyen par train en 2014 *	Recettes 2011	Recettes 2014
Paris - Savoie	102 000	>227 (max 225circulations/an)	8 024 000 €	6 929 000 €
Paris - Nice / Briançon	255 000	>350 (max 365circulations/an)	21 475 000 €	18 517 000 €
Paris - Portbou / Latour-de-Carol	200 000	>274 (max 365circulations/an)	14 841 000 €	11 604 000 €
Luxembourg/Strasbourg-Nice/Portbou	276 000	>378 (max 365circulations/an)	22 735 000 €	16 883 000 €
Paris - Toulouse / Rodez (Albi)	240 000	>329 (>249 pour Toulouse et >80 pour Rodez / Albi) (max 365 circulations/an)	14 710 000 €	13 980 000 €
Paris - Irun	107 000	>244 (max 220circulations/an)	13 751 000 €	6 815 000 €
Total	1 180 000			

Les TdN SNCF ont transporté près de 1,2 millions de passagers sur 6 lignes en 2014⁶⁰⁴. A cela s'ajoutent les passagers internationaux transportés par Thello, Renfe et RZD (pour le Paris/Nice-Moscou). (*)
A noter : dû aux nombreuses déprogrammations les TdN circulent rarement 365 jours par an. Le « nombre de voyageur moyen par train » est donc sous-estimé dans ce tableau.

6.8/ Vision 2030 : 15 millions de passagers dans les TdN !

Opérateur	Année	Nombre de lignes	Millions de passagers dans les TdN
SNCF	1981		8,8
	2014	8	1,18
	2019	2	~ 0,4 (?)
DB	2014		2,7
RZD	2019		~ 30 (?) ⁶⁰⁵
Trenitalia	2018	~ 15	1,8 (?)
ÖBB	2018		1,4
RENFE	2019	2	~ 0,3 (?)

Dès 2018, ÖBB déclare avoir évité 12 000 vols en transportant 1,4 millions de passagers dans ses Nightjets (soit l'équivalent de 5% du trafic de l'aéroport de Vienne).⁶⁰⁶ En France le trafic de nuit était maximum en 1981 avec 8,8 millions de voyageurs par an, à une époque où les français se déplaçaient moins.⁶⁰⁷ En 2014 la DB a transporté 2,7 millions de voyageurs dans ses trains de nuit.⁶⁰⁸

Mettre en place avant 2030 un réseau exploitant les relations les plus attendues, avec environ 15 nouvelles lignes nationales⁶⁰⁹ et 15 lignes intraeuropéennes centrées sur la France permettra (avec un unique TdN par nuit) de transporter environ 15 millions de voyageurs par an. Cela pourrait réduire le recours à l'aérien de 5%, soit 100 000 vols évités par an : 164 millions de passagers utilisent l'aérien et 110 millions le TGV, en 2017 au départ de la France⁶¹⁰. Une partie des passagers se reportent aussi de la route sur le

603 [Pour le droit de voyager dans des wagons sans wifi et sans ondes](#), pétition, PRIARTEM, 10 avril 2017

604 Ce tableau a été reproduit d'après « [Intercités de nuit](#) », [wikiwand](#), qui recense les données de l'[Appel à manifestation d'intérêt en vue de l'exploitation de lignes de nuit](#), Ministère de l'Écologie, avril 2016.

605 [RZD in numbers](#), déc. 2019 ; « *Long-distance passengers amounted to 110 million, up by 7.9%* », dans [Passenger numbers on the infrastructure owned by Russian Railways increased by 3.4% in 2018](#), Russian Railways, 10 janv. 2019 ; le nombre de passagers dans les TGV russes Sapsan était de 6 millions par an en 2017 (2,8 millions sur 6 mois) : « Sapsan trains have transported more than 2.8 million passengers, an increase of 8% compared to the same period in 2016. », [Russian Railways carry over 100 million passengers in July 2017](#), FTNews et Russian Railways, 7 août 2017

606 Kurt Bauer, [Nightjet, the future of night trains](#), ÖBB, 4 oct. 2018 (page 9)

607 Chiffres fournis par l'historien du ferroviaire Georges Ribeill, 27 sept. 2019

608 „[Entwicklung eines attraktiven europäischen Nachtzugsystems und Potenziale für den Nachtzugverkehr von, nach und innerhalb Deutschlands](#)“, Fraunhofer, 19 oct. 2017 (page 29).

609 Voir aussi [Les futures lignes TdN](#), avril 2018 ; [Carte collective Réseau Intercités de Nuit idéal](#), mars 2018

610 [2017, une "année record" pour la SNCF selon son PDG](#), BFM Business, 9 janv. 2018

6.10/ Pour 2020 : premières améliorations

✓ **Des améliorations considérables sont accessibles à moindre coût.** Citons des correspondances optimisées aux frontières et avec les TER⁶¹³, des horaires optimisés (départ vers 22h à Paris et entre 20h et 23h en province, arrivée à Paris entre 6h30 et 6h50), et la vente des billets 6 mois avant le départ. La propreté est également un élément clé qui revient dans les enquêtes. Les WC gagneront à être propres, en service (!), avec de l'eau (!)...

✓ **Une desserte quotidienne** améliore grandement la qualité et la visibilité du service : le voyageur sait qu'il peut se déplacer le soir où il en a besoin.

✓ **Plus de gares desservies** : un avantage du TdN est de desservir un grand nombre de villes moyennes à petites pour une bonne irrigation des territoires. Par exemple, sur Paris-Briançon desservir à nouveau Dijon ; sur l'Occitan, desservir toute l'année Vierzon, Souillac, Gourdon, Caussade, Rivesaltes, Leucate et Port-la-Nouvelle.

✓ En Allemagne, comme en France, les TdN ont beaucoup changé de nom, mais c'est « Intercity Night » qui est resté en mémoire et qui a la faveur du public. Les TdN traversent les frontières : **Intercity Night ou Intercity Notte (ICN) a l'avantage d'être inter-compréhensible** dans les pays européens. En revanche, en France « Intercité de nuit » est une marque SNCF.



*Petite devinette :
Où est le TdN sur cette photo ?*

Le TdN Paris-Portbou est affiché comme « Retard indéterminé. Montée interdite ». Il ne prend malheureusement pas de voyageurs en cabotage alors que le premier TER transfrontalier n'arrive à Portbou qu'à 11h28 (photo du lundi 13 novembre 2017 à Perpignan).

✓ **Arrimer les TdN desservant les zones de montagne, avec ceux desservant des villes importantes** améliorerait l'autofinancement. Pour exemple, la moitié des voyageurs TdN du Sud-Ouest montent à Toulouse. En 2014, lors de travaux empêchant la circulation du Paris-Nice, la SNCF avait suspendu aussi le Paris-Briançon en argumentant que si celui-ci roulait seul, le déficit serait trop élevé. Pour relancer le Paris-Nice, il serait idéal de le coupler au Paris-Briançon.

✓ **Assurer un service de « cabotage » en bout de ligne** : le TdN est souvent le dernier train du soir et le premier du matin. De plus les territoires ruraux sont généralement mal desservis par TER. La demande est donc récurrente pour autoriser les voyageurs courte distance à emprunter le TdN.⁶¹⁴ 10-15 minutes à Toulouse ou à Brive peuvent être suffisantes pour le nettoyage et pour replier des couchettes vides en places assises. Ce temps est disponible car les manœuvres prennent souvent 45 min. Cela peut même être l'occasion de rajouter quelques voitures places assises pour le « cabotage ». Les voitures restées en couchettes devront par contre être inaccessibles pour éviter de réveiller les voyageurs et pour la sécurité contre le vol (avec une annonce du type « *seules les voitures 1 et 2 prennent des voyageurs* »). Les sections Gap-Briançon, (Toulouse)-Perpignan-Portbou, Brive-Rodez souhaitent en bénéficier. Le TdN prend d'ailleurs le sillon d'un TER Toulouse-Latour-de-Carol. Le besoin est donc d'autant plus fort. Pour l'instant, la direction Intercités ne reçoit pas de compensation pour le cabotage, et elle considère que le gain économique serait trop réduit. Pour convaincre la direction Intercités, les Régions gagneront à cofinancer le TdN, a minima pour les prestations TER qu'ils assurent. Autre défi : arriver plus précisément à l'heure pour satisfaire les déplacements professionnels TER.

6.11 Relancer les auto-trains

En 2020, le gouvernement autrichien propose d' « *étudier l'expansion du réseau de train-auto, et de l'e-mobilité en proposition l'option de recharger les véhicules électriques dans le train.* » Cela vient en

613 Dans les futures conventions TET, il serait idéal d'inclure l'obligation pour la SNCF de négocier des correspondances optimisées :

* A Portbou, La Tour Carol/Puigcerda, Irun, Vintimille, etc avec l'opérateur du pays limitrophe (Renfe en Espagne).

* Avec les TER, à Perpignan vers Villefranche-Vernet ; à Carcassonne vers Quillan ; à Narbonne vers Béziers ; à Figeac vers Aurillac et Villefranche de Rouergue ; à Rodez vers Millau et Albi, etc. La liste est non exhaustive.

614 Question du Sénateur Bernard Buis, [Impossibilité d'effectuer des trajets Die-Gap ou Die-Valence sur la ligne Paris-Briançon](#), Sénat, 14 mai 2019

complément de l'« expansion des services trains de nuit à l'intérieur de l'Aurliche et vers des destinations internationales » en vue de « faire du rail un alternative attractive pour les longues distances ». ⁶¹⁵

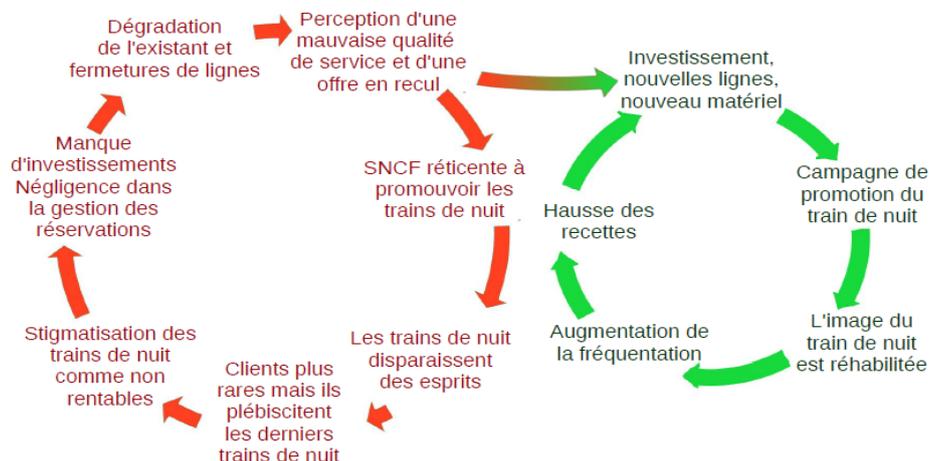
Les trains-auto sont en effet complémentaires de la voiture électrique : celle-ci ayant une autonomie limitée, elle pourra demain se recharger en une nuit dans le train auto-couche et ainsi parcourir plus de 1000 km, grâce à un déplacement auto+train+auto. **Le train-auto favorise l'électro-mobilité même pour les vacances !** À noter, ÖBB fait circuler efficacement ses trains-auto en convois avec les TdN. Pour Kurt Bauer les usagers des trains-auto sont extrêmement fidèles et prêt à payer un prix élevés pour leur déplacement.

En France, la loi Grenelle 1 a posé que « Afin de rendre plus attractif le transport ferroviaire pour les voyageurs, l'État encouragera le développement du service auto/train » ⁶¹⁶. Cependant l'opérateur SNCF a réduit l'offre ⁶¹⁷, jusqu'à la supprimer complètement en décembre 2019.

Le scénario de disparition des Auto-train ressemble fortement à celui des TdN. La sénatrice Eliane Assassi rappelle que « en 30 ans le service a perdu 80 % du trafic, et les trains-auto-couchettes ont totalement disparu [...] nous vous demandons M le secrétaire d'état à minima un **engagement sur le maintien des installations pour permettre la reprise de cette activité** prisé par certains publics comme les seniors ou les motards. » Éliane Assassi a montré qu'en supprimant 13 gares desservies fin 2017, la SNCF a fait baissé le nombre de voitures transportées de 62 000 en 2016 à 33 500 en 2018. ⁶¹⁸ M. Djebbari détaille le mécanisme de suppression : « en 2016 et 2017 auto-train a ainsi perdu environ 10 M€, soit l'équivalent de son chiffre d'affaire [...] Dans ces conditions, SNCF Mobilités a décidé, en 2018, de le restreindre [...] Les résultats de 2019 confirment cette tendance, et le niveau de fréquentation devrait une nouvelle fois baisser pour atteindre moins de 29 000 véhicules transportés. Ce constat explique pourquoi SNCF Mobilités a pris la décision de mettre un terme à ce service en décembre 2019. Il s'agit d'un choix relevant de la liberté stratégique et commerciale de l'entreprise. Sur le plan écologique, il convient de nuancer l'impact en termes d'émissions de l'arrêt du service, qui représente 5 000 tonnes de CO2, à comparer aux 75 millions de tonnes produites, par exemple, chaque année par les véhicules légers. » ⁶¹⁹

M. Pepy confirme « c'est nous qui avons pris la décision. Il n'y avait plus que 100 à 500 voitures par jour et ce n'est pas raisonnable de transporter une voiture de 1T sur 800 km lorsqu'il existe des solutions de covoiturage et d'autopartage. Ce service disparaîtra complètement. » ⁶²⁰

Sortir du cercle vicieux permettra d'accéder à une forte augmentation de la fréquentation et des recettes



615 Accord de gouvernement, [Aus Verantwortung für Österreich Regierungsprogramm 2020–2024](#), janv. 2020 (page 123)

616 §1 de l'article 12 de la section 1 du Chapitre III de la loi 2009-967 du 3 août 2009 (Loi Grenelle 1)

617 [Et si vous emmeniez votre voiture en vacances ?](#), [Guide auto/train](#), SNCF, édition 2017 ; [Train auto couchette Rhone Océan : le carnage](#), Video, 29 mars 2011

618 Sénatrice Eliane Assassi, lettre à Guillaume Pepy, 16 avril 2019 ; Aubin Laratte, [La SNCF supprime \(discrètement\) le service auto-train en gare de Toulouse-Matabiau](#), ActuToulouse, 19 Oct 2017 ; Florence Guernalec (avec AFP), [La SNCF supprime l'auto-train, sauf sur l'axe méditerranéen](#), Mobilicites, 24 nov. 2017 ; Colette Sarah Aznarez, [Maintien du Service AUTO/TRAIN dans le grand sud-ouest et la région Rhône/Alpes](#), pétition Change.org, 2018

619 Débat sur le thème, ["promouvons les auto-trains et Intercités de nuit"](#), Sénat, 20 nov. 2019 (19h54') [version texte]

620 [Bernard Gourmay interview de Guillaume Pepy](#), Le Parisien, 18 mai 2019

7. Relancer l'activité la plus complexe obligera à résoudre les nombreux dysfonctionnements du ferroviaire

Le TdN « *c'est plus compliquée à produire* », expliquent les experts ferroviaires. Le TdN nécessite l'assemblage des trains multi-branches, un voire 2 rotation(s) de personnel en milieu de trajet, des horaires de nuit, des sillons de grande longueur à tracer toute l'année malgré les périodes de travaux. Cela demande une bonne coordination de l'ensemble des acteurs. En comparaison, faire rouler un TGV est beaucoup plus simple. Faire fonctionner les TdN, obligera, comme effet collatéral positif, à résoudre un grand nombre de dysfonctionnements de l'écosystème ferroviaire.

Il existe par ailleurs un cercle vicieux à rompre par une dynamique positive.

7.1/ Mobiliser SNCF Réseau pour des sillons nocturnes de qualité

Les travaux de régénération des voies classiques vont se multiplier sur les dix prochaines années. Cela impacte la circulation des TdN puisque la majorité des travaux se font actuellement de nuit. De plus en parcourant de longues distances, les TdN ont plus de chances de rencontrer un ou plusieurs secteurs en travaux.

Propositions :

(1) Besoins communs avec le fret. Le fret est en déclin pour les mêmes raisons que le TdN. Pour M. Farandou « *Un train de fret au niveau technique ça roule à 100km, c'est pas mal, c'est aussi vite que le camion sur autoroute. Le problème c'est que ça vitesse réelle c'est pas 100km/h, c'est 25 ou 30 km/h, parce qu'il est tout le temps garé. [...] Qu'est-ce qu'il faut faire ? Il faut que les trains de fret roulent vraiment à 100km/h, avec des sillons à 100km/h. [...] Il faut demander à Réseau de ménager des sillons de qualités européens [...] pour qu'un train de fret parte de Hambourg à 100km/h traverse l'Allemagne, traverse la France, aille en Espagne. [...] Pourquoi on le fait pas ? Parce qu'il y a beaucoup de travaux. [Il faut] voir comment on arrive à transférer sur les heures de jour des travaux qui permettront de laisser passer des trains de fret dans de bonnes conditions.* »⁶²¹

Le TdN a besoin de sillons de très grande longueur, disponibles 365 jours par an en horaire nocturne, et dont la disponibilité est confirmée au moins 6 mois à l'avance. Ces besoins sont donc très proches de ceux du fret⁶²². Un cadre d'une multinationale explique : « *On a essayé de passer par le fret ferroviaire, ça ne marchait pas : régulièrement les wagons n'arrivaient pas le jour J. Aujourd'hui toutes les entreprises travaillent à flux tendu. On a besoin d'avoir la garantie que les wagons vont arriver.* » Pour Élisabeth Borne « *il nous faut progresser [sur] la qualité des sillons pour le transport de marchandises. Aujourd'hui on ne sait pas tracer un sillon qui traverse notre territoire de façon satisfaisante. SNCF Réseau est en train de réfléchir à une organisation qui prend mieux en compte les grands axes. Personne ne peut comprendre qu'il y ait aussi peu de fret ferroviaire sur nos rails et autant de camions sur nos routes.* »⁶²³ Par contraste la Chine organise des sillons jusqu'en Europe de l'Ouest⁶²⁴.

(2) Réorganisation par axe de SNCF Réseau avec des itinéraires bis lors des travaux : L'organisation par axe démarrée en 2018 évite que les différentes Régions traversées programment les travaux indépendamment et coupent la circulation chacune à leur tour. Il est prévu des « *plages travaux allongées [...], tout en maintenant un niveau acceptable de disponibilité globale du réseau, le cas échéant via un axe parallèle* ».⁶²⁵

Prévoir des itinéraires bis implique de phaser les travaux pour qu'ils n'aient pas lieu simultanément sur les différents itinéraires possibles. Le bénéfice sera important : début 2018 des travaux ont été programmés aux mêmes dates sur l'itinéraire POLT et l'itinéraire bis Coutras-Brive, empêchant ainsi la circulation du Paris-Rodez 5 jours sur 7 pendant plusieurs mois⁶²⁶. « *Cette superposition de travaux n'a été mise en évidence que tardivement* » déplore le Ministère⁶²⁷. En 2020 c'est le Paris-Briançon qui est fortement impacté par les travaux. Des itinéraires bis gagneraient à être étudiés par Grenoble ou Marseille pour Briançon⁶²⁸, par Clermont-Ferrand ou Coutras pour Rodez, par Montpellier pour Portbou.

621 [Audition de M. Jean-Pierre Farandou](#), Sénat, commission ATDD, 2 oct. 2019 [video, minute 11h29']

622 Gilles Balbastre et CE FRET SNCF, [Transport de marchandises : changeons d'ère !](#) (documentaire), nov. 2016, disponible en ligne sur www.fret21.org ; Philippe Jacqué, [Le fret ferroviaire ou les leçons d'un désastre](#), *Le Monde Economie*, 5 mars 2018 ; Philippe Jacqué, « [Le fret ferroviaire déraile \(aussi\)](#) », *Le Monde Economie*, 9 déc. 2016 ; [Vive le fret ferroviaire !](#) Les petits ruisseaux font les grandes rivières

623 [Audition d'Elisabeth Borne](#), Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, Sénat, 8 nov. 2017 (minute 9h55)

624 Majorie van Leijen, [Eurasian rail traffic in 2018: heading to a million TEUs](#), Railfreight, 24 déc. 2018 ; Fiona Moghaddam, [Entre la France et la Chine, les marchandises voyagent aussi en train](#), France Inter, 23 fév. 2017 ; Laszlo Perelstein, « [La Chine met sur les rails un train de fret vers Londres](#) », *La Tribune*, 4 janv. 2017

625 [L'entretien du réseau ferroviaire national](#), Cour des Comptes, Juil. 2012 (page 23)

626 [Train de nuit Rodez-Capdenac-Paris : un rassemblement samedi](#), La Dépêche du midi, 18 janv. 2018

627 [Question du Député Aurélien Pradié au Ministère des Transports](#), Assemblée Nationale, Question n°3856 du 12 déc. 2017, réponse 24 avril 2018

628 [Hautes-Alpes : travaux sur la ligne Paris-Briançon, P. Boyer demande de faire passer le train de nuit par Gap](#), Alpes1, 29 mai 2019 ; [Paris - Briançon : le train de nuit en pointillés pendant 2 ans](#), Transportrail, 5 juin 2019

(3) Coordonner les travaux à l'échelle européenne : Actuellement, les travaux sur les lignes ne sont pas coordonnés au niveau européen sur un même corridor de transit⁶²⁹. Par exemple, pour le TdN Thello Paris-Venise des travaux ont eu lieu en France en avril 2018 et en Suisse en mai 2018, ce qui a supprimé 2 mois de circulation. Autre point de tension : les TdN ne sont pas prioritaires lorsqu'ils arrivent en retard du fait de travaux ou du fait de contrôles douaniers à Dijon. Thello a abandonné la ligne Paris-Rome à cause de la trop mauvaise disponibilité de l'infrastructure, notamment dans le secteur de Modane⁶³⁰. Point positif : créer des corridors voyageurs internationaux est désormais un objectif de l'European Rail Infrastructure Managers (EIMRail) qui réunit les principaux gestionnaires de réseaux ferrés, dont SNCF Réseau⁶³¹.

Les réseaux classiques présentent souvent des incompatibilités importantes entre les pays limitrophes. Pour franchir la frontière allemande, il est parfois nécessaire de changer deux fois de locomotives sur 6 km. Lors de la régénération des lignes, les opérateurs Réseaux gagneront à **rendre compatible l'électrification⁶³² et la signalisation**.

(6) Réaliser plus de travaux de jour et/ou sur une voie pour permettre la circulation sur l'autre voie. En 2018, le Président de SNCF Réseau rappelle qu'il y a « 1600 chantiers par an. 60% en 2017 ont été faits de nuit. Il faut savoir que les travaux de nuit coûtent évidemment plus cher. »⁶³³ En 2019 M. Farandou complète : « en soit les travaux de jour c'est mieux pour ceux qui font les travaux. Travailler la nuit avec des projecteurs c'est pas idéal. Ceux qui font les travaux sont content de faire les travaux de jour. »⁶³⁴ Jusqu'à récemment, les travaux de jour n'étaient recommandés que pour les lignes moins fréquentées (UIC 7-9). Il serait pertinent d'étudier leur extension sur une partie du réseau plus circulé, en regard de la réduction des coûts mais aussi par rapport à la gêne des TdN et du fret. Les travaux sont alors de meilleure qualité. La circulation sur une voie peut se réaliser par une Voie Unique Temporaire (VUT)⁶³⁵, ou Installation Permanente de Contre-Sens (IPCS)⁶³⁶. Ne pas supprimer les trains lors des travaux compense le prix supplémentaire de la sécurité. SNCF Réseau paye plusieurs millions par an à Intercités pour les sillons annulés.

Point faible : la majorité des travaux est désormais réalisée par des entreprises sous-traitantes⁶³⁷ avec du personnel intérimaire peu formé, « j'ai changé des rails pendant 4 jours en interim. Je n'y connaissais rien », témoigne un jeune toulousain. Dans ces conditions, le risque d'accident augmente, avec 2 morts en 2018⁶³⁸. Le personnel interim peut difficilement respecter les conditions de sécurité nécessaire au passage de trains sur la voie adjacente. **Réinternaliser de certains travaux et métiers** est un point important pour permettre la circulation de nuit.

(5) Permettre la circulation de nuit sur les LGV. La circulation de nuit est possible sur les LGV en Allemagne, au Royaume-Uni ou en Italie⁶³⁹. La RENFE détruit des TGV de nuit faute de pouvoir les utiliser entre autres sur le réseau LGV Français⁶⁴⁰. Autoriser la circulation de nuit sur les LGV permettrait la généralisation d'itinéraires bis supplémentaires. Cela serait utile aussi comme sillons permanents au cas où le coût des péages LGV serait réduit pour les trains lents nocturnes, par exemple sur la LGV Perpignan-Barcelone.

(7) Publier un calendrier de la régénération des axes. Élisabeth Borne a déclaré sur le TdN : « On aura des difficultés pour trouver des sillons compatibles avec tous les travaux qu'on doit réaliser aujourd'hui sur le réseau. »⁶⁴¹ Cependant **certaines lignes sont déjà en bon état**. Peu de travaux sont prévus par exemple sur les lignes classiques **Paris-Bayonne, Nantes-Lyon, ou encore Narbonne-Bordeaux**. Par ailleurs Bordeaux-Nantes sera (partiellement) régénérée d'ici 2022⁶⁴². Les travaux sur POLT (Paris-Limoges-Toulouse) dureront jusqu'en 2025.

De plus, en s'y prenant 2 à 3 ans à l'avance on peut sanctuariser 2 ou 3 sillons détendus par ligne,

629 Thibaut Schepman, [Tristesse, l'Europe mène ses trains de nuit au terminus](#), Rerraeco, 21 oct. 2014

630 Conversation entre « Oui au train de nuit » et Roberto Rinaudo, PDG de Thello, 11 juillet 2018 ; voir aussi : Philippe Jacqué, [Thello ouvre une nouvelle ligne ferroviaire entre Paris et Rome](#), Le Monde, 6 déc. 2012

631 [Prorail top boss Pier Eringa strong advocate of international train travel](#), Eurekarail, 24 mai 2018

632 En 1950, quand l'électrification en était à ses débuts, un accord européen pour harmoniser l'électrification à 25kV – 50 Hz avait échoué de peu.

633 [Audition des présidents de la SNCF](#), Assemblée Nationale, LCP, 7 fév. 2018 (minute 1h59').

634 [Audition de M. Jean-Pierre Farandou](#), Sénat, commission ATDD, 2 oct. 2019 [video, minute 11h30']

635 [Prescriptions applicables par le conducteur d'un train circulant en sens inverse du sens normal ou établi](#), SNCF RESEAU, 22 juin 2015

636 Les [Installations IPCS](#) sont malheureusement peu nombreuses. [Audit Rivier : 10 ans après, quel bilan ?](#), Transportrail, fév. 2015

637 Olivier Cognasse, [SNCF Réseau fait la part belle aux sous-traitants](#), L'Usine Nouvelle, 4 mai 2016 ; Sophie Chapelle, [Sécurité ferroviaire : ces questions qui dérangent la SNCF](#), Bastamag, 23 sept. 2013 ; Marion d'Allard, [Le train fou de la sous-traitance](#), L'Humanité, 16 oct. 2013 ; Raphael Brun, « [Une vraie inquiétude](#) » [Audit SNCF Réseau en PACA], Monaco Hebdo, 21 mai 2015

638 [Hautes-Pyrénées : deux morts et deux blessés sur un chantier de maintenance de la SNCF](#), France Info, 10 oct. 2018

639 Frédéric de Kemmeter, [Italie : des camions sur ligne à grande vitesse !](#), Mediarail.be, 15 août 2019

640 [Talgo to convert night trains for high speed day use](#), RailwayGazette, 6 fév. 2018

641 [Débat sur l'amendement n°119](#), Sénat, 19 mars 2019 (minute 7') ;

642 Céline Dupeyrat, SNCF : [pas de train entre la Roche-sur-Yon et la Rochelle pendant 16 mois](#), France 3, 23 oct. 2019 ; J.U., [SNCF : Ca y'est, le chantier de modernisation de la ligne de train Nantes-Bordeaux a débuté](#), 20 Minutes, 21 oct. 2019 ; [Modernisation de la ligne ferroviaire Nantes-Bordeaux entre La Roche-sur-Yon - La Rochelle : le calendrier des travaux adopté](#), Préfecture en région Pays de la Loire, 29 mars 2019

pour pouvoir passer de l'un à l'autre en fonction des travaux.

(4) Fournir aux opérateurs une visibilité sur les correspondances : Actuellement SNCF Intercités déclare n'avoir aucune visibilité et aucun contrôle sur les correspondances. Les horaires d'arrivées sont déterminés par les sillons SNCF Réseau. A l'étranger, il en est de même : ÖBB a découvert tardivement que les correspondances Hambourg-Danemark étaient défavorables à ses TdN desservant Hambourg. Il serait idéal que **lors de l'élaboration des sillons voyageurs, SNCF Réseau informe des correspondances rendues possibles ou au contraire invalidées** avec la RENFE (à Latour-de-Carol et Portbou) et les TER (par exemple à Figeac, Rodez, Toulouse, Carcassonne, Perpignan, Veynes, etc). Cela constituerait un outil d'optimisation que SNCF Réseau mettrait avantageusement au service des opérateurs roulants. Seuls **les gestionnaires des réseaux ont toutes les informations sur les sillons**. C'est donc à eux de les mettre en valeur.

7.2/ MaaS : confier l'information voyageur et la vente à SNCF Réseau

Le Ministère des Transports souhaite une plateforme unique pour l'information et la vente de toutes les mobilités à l'horizon 2021. C'est la « *Mobility as a Service* » (MaaS)⁶⁴³. La loi ferroviaire prévoit déjà que « *L'État peut imposer aux entreprises ferroviaires exploitant des services de transport de personnes de participer à un système commun d'information des voyageurs et de vente de billets* »⁶⁴⁴. Il est en effet stratégique que la vente soit unifiée, pour garantir une visibilité à tous les trains (cela évitera la multiplication des guichets pour chaque compagnie déjà dénoncée par exemple au Royaume-Uni). Ainsi la Norvège a choisi que la vente des billets de train soit unifiée pour que tous les opérateurs soient à égalité. M. Farandou plaide pour la SNCF : « *Oui ce pays doit avoir UNE plateforme des mobilités digitales. On va pas en avoir 12, 15 ou 16, il en faut UNE. [...] Qui est le mieux placé pour la fabriquer cette plateforme ? Moi je dis la SNCF.* »⁶⁴⁵

Suite à plusieurs dysfonctionnements, la SNCF se doit d'investir pour l'information voyageurs.⁶⁴⁶ C'est SNCF Réseau qui concentre l'ensemble de l'information sur les trains circulant en France et qui gère l'information opérationnelle en gare, à partir de janvier 2020. Il serait idéal que SNCF Réseau pilote Oui.sncf pour l'information voyageur et la vente, sur internet et également au guichet. **SNCF Réseau a déjà le devoir de ne pas favoriser tel ou tel opérateur. Informer et vendre de manière non discriminatoire sur toutes les offres poursuivrait sa mission.**

Pistes pour améliorer l'information TdN sur Oui.sncf

- **Certains TdN disparaissent de Oui.sncf**⁶⁴⁷, alors qu'ils sont en vente au guichet. Pour SNCF Intercités, « *il y a un bug que Oui.sncf ne sait pas expliquer* ». Notons que certaines gares peuvent aussi disparaître. Les usagers sont invités à nous faire part de tous bugs qu'ils détecteraient.⁶⁴⁸
- **Messages d'information en cas d'indisponibilité des trains**. En Allemagne, l'ensemble des trains programmés sont visibles 8 mois à l'avance sur le site internet *bahn.de*, même s'ils ne sont pas encore en vente. Il serait idéal **que les trains de nuit apparaissent sur Oui.sncf, 6 à 12 mois avant le départ**. Un simple message « **train non ouvert** » permet au client de savoir que le train existe mais qu'il ne peut pas encore l'acheter. De plus il serait optimal de **ne jamais faire disparaître les trains de nuit du site**. Un exemple à suivre : sur le site www.thello.com, quand on parcourt le calendrier, on peut voir directement « *train supprimé* » ou « *train temporairement indisponible à la vente* ». Un éventail de messages pourrait inclure, par exemple « *horaires en cours de validation* », « *train susceptible d'annulation* », « *train déprogrammé* », etc. C'est une information importante : le train existe même s'il ne roule pas ce jour-là. De plus le client n'attend pas inutilement l'ouverture de la vente : il sait qu'il doit trouver une autre solution, par exemple voyager un autre jour.
- **L'alerte e-mail** est efficace. Grâce à elle, toutes les places du TdN Paris-Briançon ont été intégralement vendues en seulement 24 heures, après sa sortie à la réservation en décembre 2017. En 2019 et 2020 elle n'est toujours pas proposée systématiquement.
- **Mettre en avant le prix d'appel en siège inclinable**. Sur les TdN Renfe et dans beaucoup de pays d'Europe, c'est le prix le moins cher (prix d'appel) qui est mis en avant sur les plateformes de

643 [Le MaaS, nouvelle obsession des transports publics](#), AFP Le Point, 14 juin 2018 ; Grégoire Allix, [A Helsinki, une appli permet d'organiser tous ses déplacements en un clic](#), Le Monde, 13 oct. 2018

644 Art 29 de la [Loi Ferroviaire](#) du 27 juin 2018

645 [Audition de M. Jean-Pierre Farandou](#), Commission DDAT, Assemblée Nationale, 2 oct. 2019 (minute 1h33')

646 [SNCF. Le grand chantier de l'information voyageurs](#), VRT, 14 Sept. 2018 ; [SNCF. 150 millions d'euros investis pour améliorer l'information des clients](#), Ouest France, 3 juil. 2018 ; M. Waintrop, [Pannes SNCF, le défi de l'information aux voyageurs](#), La Croix, 4 déc. 2017

647 Antho'lignesN&U, "[le train de nuit Rodez-paris le 29/07 et le 5/08 est bien en circulation j'ai pu prendre mes billets au guichets. Cependant sur le site et sur les bornes il ne s'affiche pas](#)", Twitter, 12 juil. 2018

648 Rendez-vous sur <https://ouiautraindenuit.wordpress.com/>

réserve multimodales. Lorsque l'utilisateur sélectionne le TdN, il se voit proposer plus de confort pour des prix plus élevés. Sur oui.sncf, le prix d'appel, pourtant très attractif en sièges inclinables (à partir de 20€, c'est très compétitif pour traverser l'Hexagone !) est invisible au premier abord, et même presque introuvables sauf pour les usagers aguerris. Actuellement pour les trouver, il faut d'abord sélectionner sur un tarif plus cher pour ensuite cliquer sur « *chosir sa place* » puis sur « *voyager moins cher en siège inclinable* ».

- Autre problème : **le logiciel de réservation SNCF Intercités de nuit est ancien et incompatible avec la plateforme Oui.sncf.**⁶⁴⁹ Les données sont donc exportées « manuellement » d'un logiciel à l'autre, ce qui est très gourmand en personnel et source d'erreurs. Pour SNCF Intercités le développement informatique coûte très cher et il n'est donc pas possible d'améliorer la comptabilité de ces logiciels. Par contre il fonctionne avec le logiciel de vente aux guichets. Pourquoi ne pas imaginer le développement d'un logiciel commun entre les compagnies européennes afin de faciliter l'interopérabilité des TdN ?
- Proposer plus de **compartiments « dame seule »**. Il n'y en avait que 2 sur le Paris-Irun, 4 sur le Paris-Toulouse. Un logiciel modernisé permettrait cela mais aussi par exemple de **remplir les compartiments par Origine-Destination**, afin d'éviter de réveiller les voyageurs au milieu de leurs trajets. Selon Joachim Holstein, ex-contrôleur des TdN de la DB, « *En 20 ans de service, jamais les logiciels n'ont été capable de le faire. On le faisait parfois à la main* ». C'est peut-être enfin le moment !?

Oui.sncf paramètre-t-il des biais commerciaux pour favoriser les TGV ?

Les chemins de fer allemands (DB) ont un temps favorisé la vente des Trains à Grande Vitesse ICE par rapport aux trains moins onéreux. Ils offraient des commissions aux vendeurs, et le serveur informatique était biaisé. Celui-ci rendait invisibles certaines correspondances en train régional. Suite au scandale, les commissions de vente ont été interdites, et des boutons ont été introduits sur le serveur DB : décocher « préférer des correspondances rapides » permet de découvrir des durées légèrement plus longues, mais bien meilleur marché. D'autres boutons ont été ajoutés pour sélectionner les modes de transports souhaités (TER, IC, TdN, TGV, bus, etc)⁶⁵⁰. Ces boutons existent sur ter.sncf, mais les voyageurs ne peuvent en tirer pleinement parti : ter.sncf ne vend que les TER. Le site Bahn.de a désormais l'obligation d'informer équitablement sur les offres de tous les opérateurs ferrés. Des biais continuent cependant à apparaître et Flixtrain menace d'actions en justice.⁶⁵¹

En France le paramétrage opéré par Oui.sncf induit que certaines liaisons en trains lents disparaissent. Même chose au guichet, où les vendeurs TGV se voient demandés par la direction de vendre en priorité du TGV, plutôt que du TER ou de l'IC. Il n'y a pas de commissions sur la vente aux guichets, mais les vendeurs sont notés et leurs primes dépendraient donc aussi de leurs ventes. Si un vendeur vend trop de TER, des remarques lui seraient adressées par sa direction⁶⁵². A prix du billet égal, SNCF Mobilités augmente plus son bénéfice si le voyageur choisit le TGV plutôt que le TER, d'où l'intérêt de oui.sncf de biaiser la vente. En effet, le TGV a un impératif de rentabilité, tandis que le « déficit » des TER ou de l'IC est couvert par les pouvoirs publics (Région ou État, au titre d'une convention d'exploitation). **L'optimisation commerciale peut donc passer par vider les TER pour tenter de remplir plus les TGV**, à tel point que oui.sncf parvient à vendre des trajets avec détour et changement de train, plus longs et plus onéreux là où il existe des trains TER/IC moins onéreux.

Pour un expert ferroviaire proche du gouvernement « *la SNCF est à la limite du refus de vente* ». ⁶⁵³ Une directrice régionale SNCF Mobilités répond aux usagers du Massif Central « *faites-nous remonter quand vous voyez que certains itinéraires manquent. Nous pouvons demander à Oui.sncf une modification du paramétrage. Par contre on ne l'obtient pas toujours.* » Pour un autre directeur TER « *les voyageurs veulent des trajets rapides, Oui.sncf est donc paramétré pour ça* ». Pourtant de plus en plus de voyageurs préfèrent des billets moins chers plutôt que de « gagner une heure ». Il conviendrait donc – comme sur les GPS routiers – de laisser le choix entre les trajets rapides et les itinéraires moins onéreux.

Actuellement les directions SNCF de trains conventionnés sont parfois conscientes de certains biais et les déplorer. Mais elles ne peuvent pas protester publiquement contre la stratégie de leur propre hiérarchie et de l'État, puisque c'est l'État qui demande au Groupe SNCF d'optimiser les bénéfices commerciaux.

Ce n'est pas tout, de nombreuses « **correspondances absurdes** » sur le réseau classique jouent

⁶⁴⁹ Rencontre « Oui au train de nuit », FNH et SNCF Intercités, 3 juil. 2018

⁶⁵⁰ Les mêmes « disparitions de correspondances » sont décrites aussi en France : « *Calais-Paris sans passer par Lille (TER + Intercités par Boulogne et Amiens), c'est une possibilité que le site de réservation de la SNCF ne vous propose pas ! On vous donne automatiquement du TGV passant par Lille ! Seuls les usagers persévérants font apparaître la possibilité en inscrivant le trajet « via Amiens » !* » Voir C. Louchez, [Corail Intercités de jour comme de nuit: des trains en équilibre précaire sur le territoire !](#), velobuscotedopale, 23 juillet 2016.

⁶⁵¹ Philipp Alvares de Souza Soares, [Flixmobility verklagt Bahn](#), Manager Magazin, 20 août 2018 ; lire la traduction sur [Qu'est-ce qu'un opérateur privé tel que Flixtrain ? Revue de presse](#), Collectif de défense des axes ferroviaires de Normandie, 27 août 2019

⁶⁵² Témoignages directs de cheminots

⁶⁵³ Rencontre avec « Oui au train de nuit » et FNH, 3 avr. 2019

en faveur du report sur les TGV, même si cela représente un détour pour le voyageur. Jusqu'en 2018, à Portbou deux trains espagnols partaient une minute avant l'entrée en gare des rares trains SNCF traversant la frontière, visiblement pour favoriser la LGV Perpignan-Figueras en grande difficulté financière. **Des correspondances absurdes sont observées particulièrement aux frontières interrégionales**, par exemple jusqu'en 2017 à Narbonne (ou encore à Avignon)⁶⁵⁴.

Autre problème, **Oui.sncf ne permet que 2 correspondances** (contre 5 au guichet), ce qui rend invisibles certains trajets en TER entre territoires ruraux distants⁶⁵⁵. Notons que le site ter.sncf.com a permis par le passé plus de correspondances. L'évolution est donc à portée de main.

Étant donné la réduction des guichets, le moment semble opportun pour promouvoir une plus grande souplesse dans l'achat des billets sur Oui.sncf, de façon à retrouver celle des guichets en pouvant choisir le type de trains, construire son itinéraire en spécifiant chaque train choisi, etc.⁶⁵⁶

Notons que fin 2019 notre appel a été entendu puisque des boutons « correspondances » et « transporteur » sont apparus sur oui.sncf. Malheureusement ces boutons ne fonctionnent pas.⁶⁵⁷

Recherchez et trouvez votre itinéraire idéal et achetez en ligne votre billet TER.

<input checked="" type="checkbox"/> Train TER	<input checked="" type="checkbox"/> Car TER	<input checked="" type="checkbox"/> Intercités	<input type="checkbox"/> Train à grande vitesse	
<input type="checkbox"/> Bus	<input checked="" type="checkbox"/> Car	<input type="checkbox"/> Métro	<input checked="" type="checkbox"/> Tramway	<input type="checkbox"/> Autres

RECHERCHER

Le site ter.sncf permet de choisir le type de train et il a permis à une époque plus de 2 correspondances. Malheureusement il ne vend que les TER...

7.3/ Impliquer Gares & Connexions et les technicentres

L'accueil en gare est d'autant plus important que le voyageur effectue un long voyage avec une nuit de sommeil. Impliquer SNCF Gares & Connexions est donc nécessaire pour la qualité du service.

* À Toulouse le TdN part à 22h30 ou 22h45. Les passagers aimeraient bien disposer de WC confortables avant de passer la nuit dans le train. Malheureusement les toilettes de la gare ferment à 22h. Il serait idéal de **prolonger l'ouverture des toilettes jusqu'à 22h45**. De même le train arrive à 6h, alors que les WC sont fermés (ouverture à 6h30).

* Les douches à Paris-Austerlitz ont été supprimées⁶⁵⁸. Il serait idéal de proposer des douches dans les principales gares d'arrivée. Mais désormais Gares&Connexions ne propose plus de service au public. Il loue les espaces à des prestataires. Ainsi l'entreprise *2theloo* installe des WC (prix pour l'utilisateur entre 0,70 € et 1 €)⁶⁵⁹. Notons que les aéroports et les centres commerciaux offrent des WC gratuits à leur usagers. Pour un consultant ferroviaire « *les aéroports mettent des WC gratuits partout, jusqu'au dernier moment avant l'embarquement. En effet, ça revient beaucoup moins cher que les passagers aillent au WC au sol plutôt qu'en l'air. Pour le train c'est pareil : il faut un opérateur pour vider les WC, les trains ont besoin de stocker plus d'eau, etc.* » Actuellement, les gares deviennent des centres commerciaux⁶⁶⁰, alors à quand les douches et les WC gratuits ?

* Les « petites gares » ont également besoin d'être ouvertes, surtout en hiver, à défaut le confort voyageur a déjà été dénoncé comme catastrophique.⁶⁶¹ Il devient par ailleurs de plus en plus difficile d'acheter un billet autrement que sur internet, alors même que Oui.sncf ne propose pas toutes les correspondances possibles⁶⁶².

* À Paris-Austerlitz, la longueur des quais limite la composition des TdN à 16 voitures⁶⁶³. Cela limite la

654 Voir les Annexes sur [Des transports doux pour l'Occitanie](#), Contribution de « Oui au train de nuit » aux Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité de la Région Occitanie, 9 juil. 2016

655 Marc Gouttebroze, [Pour des billets SNCF non limités à 2 changements, aux trajets plus directs et moins chers](#), pétition Change.org, 20 août 2019 ; [Billets limités de Oui.SNCF : cliquons cliquons sur le nouveau bouton !!!](#), Usagers du Haut-Allier, 11 nov. 2019

656 Pour M. Farandou « *il y a 1/3 des gens qui sont très à l'aise avec leur smartphone [...] Un autre 1/3 qui est à l'aise devant son PC [...]. Il y a un autre 1/3 qui est paumé, qui n'a pas de téléphone [...] Il faut absolument maintenir le service par téléphone* ». [Audition de M. Jean-Pierre Farandou](#), Commission DDAT, Assemblée Nationale, 2 oct. 2019 (minute 1h35')

657 Collectif des Usagers des Transports du Haut-Allier, [Billets limités de Oui.SNCF : cliquons cliquons sur le nouveau bouton !!!](#), 11 nov. 2019

658 [Douches Austerlitz](#), Questions-sncf, sncf.com ; Elles étaient onéreuses en 2016-2017(9,90€) contre 6 € en 2011.

659 [La SNCF rénove ses toilettes et les fait payer plus cher](#), BFM, 25 nov. 2014

660 [Les gares parisiennes vont devenir d'immenses centres commerciaux](#), BFM Business, 16 mars 2017

661 [Hautes-Alpes, Certains usagers SNCF forcés d'attendre le train dehors par des températures glaciales](#), Le Dauphiné, 9 janv. 2019 ; [Lettre du député Joël Giraud à Guillaume Pepy sur la fermeture des gares](#), 7 janv. 2019

662 Pierre Tremblay, [Obligé de prendre rendez-vous pour acheter un billet de train? La SNCF dément](#), Huffpost, 2 nov. 2018

663 En théorie la composition des trains Corail pourrait aller jusqu'à 25 voitures maximum. Les Corails mesurant 26,4 m, la longueur maximum du convoi serait alors de 660 m. Dans la pratique, c'est la longueur des quais qui est limitante. La voie 6 d'Austerlitz mesure 490 m, 6 autres voies (4,5,18,19,20 et 21) ont une longueur de 441 m. A Toulouse Matabiau, les voies 1, 2 et 3 sont de 546m. Aux Aubrais la voie 5 mesure 551 m. Dans la situation actuelle, il serait possible d'atteler 18 véhicules, si la rame sort de Masséna en refoulant (c'est à dire en marche arrière). Si la rame entre en marche avant, la longueur est limitée à 16 voitures.

capacité des TdN. Il serait idéal d'**aménagement certains quais pour qu'ils permettent des compositions de plus de 20 voitures**. Les tiroirs de manœuvre du technicentre Massena limitent également la composition des trains à 16 voitures. Le technicentre de Tolbiac sera prochainement rénové, il serait idéal qu'il permette des compositions plus longues.

* Les **technicentres pour les trains tractés souffrent de sous-investissement**.⁶⁶⁴ Par ailleurs la SNCF a voulu concentrer l'entretien dans des technicentres trop gros et peu nombreux. Leur équilibre financier est aléatoire.

7.4/ Les voitures tractées sont l'avenir, mais l'État et la SNCF ne commandent que des automotrices

Les trains de nuit français sont des *rames tractées*, composées de *voitures Corail* tirées par une locomotive. Elle diffèrent des *rames automotrices* dont les voitures ne sont pas séparables⁶⁶⁵. Sur les rames tractées, les manœuvres de rebroussement (passer la locomotive de la tête à la queue) en bout de ligne peuvent être évitées par l'utilisation d'une *voiture pilote* en queue en convoi⁶⁶⁶. En convois longs (plus de 7 voitures), les rames tractées coûtent moins cher que les automotrices, car la maintenance est simplifiée et le coût d'achat est inférieur. Elles sont plébiscitées surtout les trajets longs et nocturnes, car elles sont confortables et mieux insonorisées que les rames automotrices. Elles permettent aussi de former des trains multibranches. Pour un expert du ferroviaire, « *les opérateurs entrants utiliseront les rames tractées car cela revient moins cher* »⁶⁶⁷. Par exemple ÖBB, Thello et Flixbus utilisent des voitures tractées pour les trains de nuit et de jour. Actuellement, l'Europe centrale s'équipe en voitures tractées neuves « *Viaggio* » Siemens⁶⁶⁸ ou encore Škoda⁶⁶⁹. Stadler construit aussi des TdN en Suisse.⁶⁷⁰

L'État a décidé de remplacer intégralement le matériel tracté de jour Intercités, pour 3,5 Md€ d'ici 2023. A l'origine les achats devaient porter sur des automotrices Alstom *Coradia Liner* ou Bombardier *Omnéo*. Ces trains sont peu adaptés aux longues distances⁶⁷¹, inconfortables, et trop limités en vitesse⁶⁷² : « *Entre la grande vitesse qui dépasse 300 km/h et les trains régionaux autour de 160 km/h, il apparaît pourtant qu'une limite supérieure de 220 km/h, voire 250 km/h, constitue aujourd'hui un chaînon manquant dans la gamme des matériels roulants utilisés sur le réseau français.* »⁶⁷³ De fait, le Coradia Liner est une simple déclinaison du TER Regiolis⁶⁷⁴, dont il permet de lancer la production industrielle, au moment où Alstom a du mal à le vendre⁶⁷⁵.

Suite à une action parlementaire⁶⁷⁶, un matériel Intercités plus confortable et performant – à 200km/h – a été commandé à un autre constructeur (CAF⁶⁷⁷). Mais là encore, la direction SNCF a indiqué sa préférence pour des automotrices et a rejeté la possibilité de voitures tractées (Alstom ne propose plus ni voitures tractées ni de voitures pilotes dans son catalogue).

7.5/ Motiver SNCF Mobilités

Si l'État fournit enfin les moyens, les opérateurs pourront commencer à voir dans les TdN un « bon produit ». Le TdN a bien des arguments de vente : c'est un produit « écolo », qui crée du « lien social ». Il a été négligé pendant des années et peut pour cela offrir une belle croissance tout au long de la décennie 2020. Le TdN se décline sur plusieurs segments de marché qui vont des petits prix en siège inclinable jusqu'à l'offre *premium* en compartiment privatif avec douche. Pour Kurt Bauer, manager ÖBB « *le caractère unique du produit a quelque chose qui impressionne. Le train de nuit a du charme ; il constitue un art de voyager qu'on ne retrouve ni sur la route, ni sur le train de jour, ni dans les airs. D'un point de vue commercial, il n'y a rien de plus beau que de travailler à un service qui rompt de manière aussi nette avec*

664 Lire les témoignages dans Étude sur l'évolution de l'offre Intercités, Laurent Kestel et Adrien Coldrey, [DEGEST](#), 21 nov 2016.

665 « [Rame tractée ou automotrice ?](#) », *TransortRail*, 20 déc. 2016 ; L'avantage des automotrices avec motorisation répartie est de fournir une accélération et freinage plus puissants. C'est utile s'il y a des arrêts fréquents, donc pour les trains de banlieue et les TER. Par contre, les TGV actuels sont des rames tractées même si les voitures ne sont pas séparables : la motorisation est concentrée dans les locomotives de tête et de queue. Pour les Intercités, dont les arrêts sont espacés, les rames tractées sont bien adaptées.

666 [Voiture pilote](#) sur Wikipédia ; La SNCF manque de voitures pilotes pour les Corails, et elle estime qu'il serait trop cher d'en produire.

667 Témoignage d'un directeur SNCF

668 [ÖBB orders more Railjets](#), *Railway Gazette*, 1er août 2014 ; soit 145m€ pour 9 rames de 7 voitures (2.3M€ par voiture) ; [ČD orders 50 coaches from Siemens and Škoda](#), *Railway Gazette*, 3 juil. 2018, soit 115 M€ pour 10 rames de 5 voitures

669 [Škoda double-deck push-pull set for DB on test](#), *Railway Gazette*, 31 Jan 2017

670 Bernard Wuthrich, [Ce train de nuit qui traverse Lausanne sans s'arrêter](#), *LeTemps.ch*, 15 nov. 2019

671 [VIDEO. SNCF: à bord du TER Paris-Mulhouse, voyage debout et collé-serré](#), *France 2*, 29 nov. 2018 ; François Torelli, [TER Mulhouse-Paris : le rush des fêtes en ligne de mire](#), *L'Alsace.fr*, 19 déc. 2018 ; Olivier Cognasse, [Alstom contraint de revoir le freinage de ses trains Regiolis, au grand dam de la SNCF](#), *L'Usine Nouvelle*, 8 juin 2018

672 [Question N° 10625 de la députée Valérie Lacroute](#), Assemblée Nationale, 10 juil. 2018, réponse 18 sept. 2018

673 [Mission flash sur le renouvellement du matériel roulant des lignes TET](#), Commission des Finances, Assemblée Nationale, oct. 2018

674 [Coradia Liner](#) sur Wikipedia

675 Gilles Savary (ex-député PS de Gironde), [Alstom est arrivé au bout du colbertisme industriel](#), *Les Echos*, 15 sept. 2016 ; Thomas Calinon, [Alstom augmente la production des rames Regiolis](#), *L'Usine Nouvelle*, 30 janv. 2015

676 [Mission flash sur le renouvellement du matériel roulant des lignes TET](#), Commission des Finances, Assemblée Nationale, oct. 2018 ; [Pour POLT, l'Etat a tranché : du matériel à 200 km/h maximum](#), *Collectif anti-LGV pro-POLLT*, 17 janv. 2017 ;

677 Jean-Michel Bezat, [Intercités : la SNCF préfère l'espagnol CAF à Alstom](#), *Le Monde*, 18 sept. 2019

tous les services de déplacement. »⁶⁷⁸ **Concevoir le TdN du futur c'est de l'innovation disruptive !**

L'image des TdN a donc besoin d'être remise en valeur comme celle du tramway ou du vélo eux-aussi injustement « ringardisés » pendant un temps. Heureusement, **le TdN a un capital de sympathie**. Une grande partie de la population en a de bons souvenirs. Il reste à promouvoir une vision d'avenir : « *En 2030 il sera facile, confortable et bon marché de voyager sans réchauffer la planète, sans perte de temps en dormant dans les trains de nuit à travers l'Europe. C'est une aventure, les enfants adorent ça.* » Un effort de communication sera efficace⁶⁷⁹ : « *Traversez la France pendant votre sommeil !* », « *S'endormir à Strasbourg, se réveiller à la plage !* », « *Grimper le Mont Blanc ? Montez en couchette !* », « *Sauvons le climat : choisissons le train de nuit !* », ou encore l'ancien slogan SNCF « *laissez la nuit vous transporter* ».

7.6/ Coopérer entre compagnies européennes pour les TdN

Interrogés par les députés allemands sur le projet alternatif Luna-Liner émergeant des ONG⁶⁸⁰, les dirigeants de la DB ont déclaré « *Nous avons étudié Luna-Liner dans le détail. Cela correspond à 97% au réseau DB existant dans le passé. [...] La DB ne peut le faire seule, l'État devra financer le renouvellement du matériel roulant, et cela demandera une collaboration à l'échelle européenne* ». Le projet Luna-Liner met en évidence qu'un réseau dense est plus efficace pour la gestion du matériel et du personnel, qu'une ligne isolée.

Selon la compagnie autrichienne ÖBB, « *le TdN est un secteur particulier qui ne peut fonctionner qu'avec des coopérations transfrontalières fortes* »⁶⁸¹. Ainsi, les trains de nuit ÖBB sont tractés par des locomotives italiennes, allemandes ou suisses, grâce à la coopération avec les opérateurs ferroviaires de ces pays. La coopération est aussi cruciale pour la vente des billets : ainsi la Deutsche Bahn vend des billets pour les trains de nuit opérés par ÖBB⁶⁸². ÖBB a déclaré qu'elle n'étendra ses futures lignes TdN que vers les pays qui offrent une véritable collaboration⁶⁸³. « *La concurrence seule ne résoudra rien, c'est plutôt la coopération entre les compagnies des différents pays qui est la clef de la réussite des trains de nuit en Europe.* » a déclaré Kurt Bauer, manager ÖBB⁶⁸⁴. Lors du lancement du nouveau TdN Berlin-Vienne/Budapest/Pologne, Kurt Bauer, a déclaré que « *ce projet est issu de la coopération avec les compagnies ferroviaires publiques de pas moins de cinq pays – l'Allemagne, la Pologne, la République tchèque, la Slovaquie et la Hongrie. Des compagnies ferroviaires privées ne pourraient pas aboutir à un tel résultat* ».⁶⁸⁵ ÖBB serait intéressée pour collaborer pour des trains Paris-Berlin/Vienne si la qualité des sillons s'améliore et si un effort financier est offert par la France⁶⁸⁶.

Guillaume Pepy confirme les avantages de la coopération sur la compétition : « *entre l'Allemagne et la France nous avons choisi non pas la concurrence mais la coopération. [...] Si nous étions en concurrence, ça voudrait dire concrètement que si vous aviez acheté un billet pour un TGV, vous ne pourriez pas monter dans un ICE, il n'est pas échangeable, et réciproquement. Donc on a choisi un modèle de coopération et on est content parce que avec nos collègues allemands ça a renforcé les liens entre les 2 compagnies et j'espère que ça nous permettra aussi de faire un meilleur service transfrontalier.* »⁶⁸⁷ Malheureusement, si la coopération fonctionne avec la DB, la SNCF est régulièrement en conflit avec Trenitalia, Renfe ou RZD. Une meilleure coopération serait à rechercher pour la création de TdN internationaux.

À terme, une compagnie européenne détenue par exemple à 10-15% par chacune des multiples



678 [Interview de Kurt Bauer, Comment les autrichiens esquissent l'avenir du train de nuit](#), Der Fahrgast, fév. 2017 ; [Voyager vers Rome à la pleine lune](#), Mediapart, 29 déc. 2017

679 Un bon exemple : Camille Marion, [Cinq raisons de tester le train de nuit](#), Association Transports et Environnement Suisse, 3 mai 2017

680 [LunaLiner, « La nouvelle coopération pour des TdN européens », Bahn für alle](#) (Des trains pour tous), 2016-2017.

681 « [Pourquoi l'Autriche reste attachée aux trains de nuit](#) », Le Figaro, 4 mars 2019

682 « [ÖBB Nightjet – voyager en train de nuit à des prix de rêve](#) », sur le site de la Deutsche Bahn

683 [Danish ngo-contact to ÖBB NightJet](#), back-on-track, 28 sep. 2017 ;

Vincent Doumayrou, [Les trains de nuit Nightjet ont transporté 1 400 000 passagers en un an](#), blogs.Mediapart, 4 janv. 2018

684 Patrick Sacristan, [Le Parlement Européen réfléchit à la relance des trains de nuit](#), La Semaine des Pyrénées, 9 fév. 2018

685 Ouiautraindenuit, [Un nouveau train de nuit Berlin-Vienne/Budapest/Przemysl sur les rails 1](#), Mediapart, 11 déc. 2018

686 [@traindenuit_news](#), Twitter, 4 nov. 2018

687 [Audition des Présidents de la SNCF](#), Commission des affaires européennes, Assemblée nationale, 9 nov. 2017 (minute 1h35'30")

compagnies, DB, SNCF, ÖBB, Trenitalia, etc permettrait d'exploiter le réseau TdN en coopération avec, dans chaque pays, le personnel national⁶⁸⁸.

7.7/ Sortir les petites directions SNCF de l'impuissance

Le collectif « Oui au train de nuit » a eu l'occasion de rencontrer une dizaine d'(ex-)directeurs SNCF TER, Intercités, Réseau ou autres. Il est nécessaire de **comprendre leur perspective** : l'objectif premier fixé par l'État est d'**optimiser le résultat comptable**. De fortes contraintes sont en plus imposées par le marché, l'État et les autres activités SNCF (79% des charges d'Intercités sont des prestations internes au groupe SNCF⁶⁸⁹). Les directeurs ne semblent pas du tout en position de négocier les règles du jeu, ni les coûts des prestations, ni les frais de structure, ni la qualité des sillons. Ils ne participent pas non plus à définir les objectifs d'aménagement du territoire. Sans une attitude proactive des pouvoirs publics, la petite direction Intercités, comme beaucoup de directions SNCF, semble rester dans l'impuissance :

- * elle ne peut pas optimiser les horaires du fait de la structure des itinéraires ; elle ne décide pas des arrêts : c'est la DGITM qui décide ;
 - * elle ne peut pas demander des douches en gares à SNCF Gares&Connexions ;
 - * elle a des difficultés pour connaître les longueurs de quais⁶⁹⁰ ;
 - * elle ne voit pas les correspondances avec les TER, donc ne peut pas les optimiser : SNCF Réseau ne l'informe pas ;
 - * ça coûterait trop cher de mettre en valeur les prix attractifs des sièges inclinables sur Oui.sncf⁶⁹¹.
 - * elle refuse le cabotage, car elle ne peut pas négocier une compensation suffisante de la part des régions pour faire monter les usagers et abonnés TER.
 - * elle a des difficultés à gérer les punaises de lit et à mettre au point un traitement thermique (il s'agit bien sûr de NE PAS utiliser de pesticides, d'autant plus qu'on dort dans les trains)⁶⁹².
 - * elle ne voit pas la coopération possible avec les autres opérateurs TdN pour des trains multibranches.
 - * elle ne voit pas de modèle économique possible pour les TdN.
 - * elle ne dispose pas de matériel suffisant pour tenter d'ouvrir une nouvelle ligne.
- Par ailleurs les directeurs changent de poste presque tous les ans, ce qui limite leur implication.

Par exemple, c'est seulement après l'intervention de l'État que les négociations avec SNCF Réseau ont progressé début 2018 : « *avant ils coupaient les voies et nous disaient de mettre des bus, maintenant ils cherchent des solutions* ». Cependant, le pouvoir de négociation s'avère à nouveau trop faible pour créer un itinéraire bis par Grenoble « *il n'y a pas de personnel SNCF Réseau pendant la nuit pour les aiguillages* ».

Cette situation semble généralisée au sein du groupe SNCF. Ainsi, un ex-directeur TER SNCF rapporte qu'à chacune de ses propositions la réponse était inmanquablement « *c'est pas possible* », c'était à l'époque même où la SNCF arborait le slogan « *SNCF c'est possible* ». Pour le député Sébastien Nadot « *J'ai passé plus d'une heure avec les 3 directeurs régionaux sans qu'ils soient capables de savoir comment se coordonner pour installer un ascenseur pour l'accès PMR. La SNCF est le service public le plus désorganisé que j'ai vu.* »⁶⁹³ (Voir aussi en Annexe F.).

8. Mobiliser les acteurs

Le TdN est avant tout victime de préjugés. Une action pédagogique est donc nécessaire pour mobiliser tous les acteurs.

8.1/ L'Union Européenne

Le Parlement Européen a organisé plusieurs ateliers en faveur de redéploiement des trains de nuit⁶⁹⁴. Régénérer un réseau TdN continental serait un projet positif de l'UE, semblable à l'Interrail⁶⁹⁵ ou l'Erasmus pour les jeunes. C'est un **beau projet : les TdN sont des trains qui unissent l'Europe**. Plusieurs défis :

- (1) Lancer une **étude de faisabilité pour définir un cadre d'exigences communes sur un futur matériel roulant TdN commun**. L'UE pourrait contribuer à l'achat de voitures neuves, ce qui

688 C'est le modèle de coopération usuel : Elipsos (SNCF 50% et Renfe 50%), Lyria (CFE 26% et SNCF 74%). Thalys appartient pour sa part à la SNCF (62%), la SNCB (28%) et la DB (10%). Sur Alleo (SNCF et DB) lire : [SNCF-DB: 10 ans de partenariat](#), Businessstravel, 15 juin 2017

689 J-F Verdier, C. Assailly, D. Genet, IDF-CGEDD, [Audit des Intercités](#), juil. 2016, p. 23-25

690 [Hautes-Alpes : le train de nuit Paris-Briançon trop long pour s'arrêter en gare de Chorges](#), Alpes1, 27 avr. 2018

691 Pourtant, ça reste à portée de main : sur le site espagnol renfe.com, c'est le prix du confort le moins cher des TdN qui apparaît.

692 Anna Sara SerboliI, [Paris-Briançon : "Le train de nuit était infesté par les punaises de lit"](#), Le Dauphiné, 6 août 2019

693 Rencontre « Oui au train de nuit », 24 mai 2019

694 The Greens, [Revitalising European Night Train and EC-IC services \(vidéo\)](#), Parlement Européen, 1er juil. 2015 ; Patrick Sacristan, [Le Parlement Européen réfléchit à la relance des trains de nuit](#), La Semaine des Pyrénées, 9 fév. 2018 ; [Le parlement européen s'intéresse lui aussi aux trains de nuit](#), La Montagne, 26 mai 2017 ; Poul, [Report from seminar in the European Parliament](#), Back-on-track, 19 mars 2019

695 Un eurodéputé a proposé que l'UE finance un billet Interrail à tous les jeunes de 18 ans, pour favoriser la connaissance de l'Europe.

- aiderait à lever une barrière d'entrée.⁶⁹⁶
- (2) Améliorer l'**interopérabilité des réseaux ferrés classiques, en terme de signalisation⁶⁹⁷, d'électrification et de traction⁶⁹⁸**. Le parlement Européen est déjà conscient des discontinuités de l'infrastructure ferroviaire aux frontières⁶⁹⁹. Il s'agit désormais d'avancer vers de **meilleures correspondances et continuités aux frontières sur le réseau ferré classique⁷⁰⁰**. Une **harmonisation des cahiers des charges sur les locomotives et les voitures** aiderait à l'homologation du matériel roulant dans tous les pays et lèverait une barrière importante.⁷⁰¹ Thello déplore par exemple que les temps d'homologation du matériel pour circuler en France sont très longs.
 - (3) Financer la régénération et la modernisation des réseaux classiques en priorité par rapport aux Lignes Nouvelles.
 - (4) Construire un système d'**information des usagers** pour pouvoir aisément **acheter les billets TdN transfrontaliers** de toutes les compagnies et à travers toute l'Europe⁷⁰². Pour aller plus avant, un **logiciel commun de réservation** et programmation des TdN serait pertinent. Aujourd'hui des incompatibilités entre les systèmes de vente des différentes compagnies existent encore même par exemple pour la Grande Vitesse.⁷⁰³
 - (5) **Garantir l'acheminement des voyageurs** internationaux en cas de perte de correspondances sur des voyages impliquant plusieurs opérateurs, ce qui est déjà le cas dans l'aérien⁷⁰⁴.
 - (6) Agir sur la fiscalité de l'aviation et de la route : les opérateurs ferroviaires ont demandé à l'UE en juin 2019 d'abroger les exemptions fiscales sur la TVA et le kérosène qui profitent exagérément à l'aviation⁷⁰⁵.

8.2 / L'État

Étudier le potentiel des TdN

(1) La députée Béangère Abba rapporte que suite à la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) « *l'État produira une stratégie de redéploiement de cette offre de trains de nuit* »⁷⁰⁶, d'ici le 30 juin 2020. **Oui au train de nuit propose des recommandations⁷⁰⁷** pour que l'étude remplisse l'objectif de poser une base solide pour une renaissance du service.

(2) Une ou des **expérimentation(s) sont attendues d'un TdN à Haut Niveau de Service** : pour le Secrétaire d'État M. Djebbari, ce rapport à venir posera « *le cadre de l'expérimentation qui sera nécessaire pour le développement des offres.* »⁷⁰⁸ Le sénateur Claude Raynal propose un exemple à découvrir : en Chine les TdN sont optimisés de bout en bout, dans les trains et jusqu'en gare.

(3) Le CGEDD et au SOEs (Service de l'observation et des statistiques) pourront **évaluer le potentiel de report modal** sur les trajets transversaux, radiaux et internationaux sur des distances de 500 à 1500km. L'étude sur les TdN commandé par le ministère des transports allemand souligne : « *Les modèles de calcul du report modal se fondent principalement sur la durée des trajets. Les coûts et le nombre de correspondances peuvent également jouer un rôle. Ces modèles ne sont pas adaptés aux calculs du report modal en ce qui concerne les trains de nuit. En effet, le temps de trajet idéal n'est pas, ici, le plus court. Lorsque le trajet dure entre 8 et 10 heures, un repos nocturne suffisant est possible. Ce n'est pas le cas pour un trajet, disons, de 5 heures. Or les modèles actuels d'estimation du report modal n'en tiennent pas compte.* »⁷⁰⁹ Comme l'étude allemande, l'ADEME pourrait **évaluer le coût écologique comparé des différentes mobilités longue-distance** en considérant le TdN a bon niveau de service.

696 D'après l'eurodéputée Karima Delli, le parlement européen a voté en faveur de « [financer une étude sur la relance des trains de nuit partout en Europe](#) », Twitter, 23 oct. 2019

697 [ERTMS : européeniser la signalisation ferroviaire ?](#), Transportrail, avril 2018

698 Érick Demangeon, [L'interopérabilité ferroviaire européenne en question](#), L'Antenne, 8 Nov. 2017

699 Michael Cramer, [Mind the Gap ! 15 railway projects for a better connected Europe](#), The Greens in the European Parliament, nov. 2015

700 [Comprehensive analysis of the existing cross-border rail transport connections and missing links on the internal EU borders](#), EU publications, 28 mai 2018

701 [Mitsui Rail Capital Europe to provide three Bombardier locomotives to SNCF for Paris-Moscow Express service](#), MRCE, 1er oct. 2018

702 C'est déjà une tendance, que l'UE peut co-organiser : [DB expands international ticket purchase options](#), Railway Gazette, 2 oct. 2018

703 [Eurostar and DB seek to solve through ticketing issue](#), Railway Gazette, 7 mai 2019

704 Simon Calder, [Late trains can spell heavy penalties for trans-Europe rail travellers](#), Independent, 9 nov. 2018

705 David Burroughs, [European rail operators call for end to tax-free status of aviation fuel](#), IRJ, 21 juin 2019 ; De même Guillaume Pepy souhaite que les institutions européennes « *rééquilibrent progressivement les conditions de la concurrence entre la route et le rail à l'échelle Européenne.* » [Audition des Présidents de la SNCF](#), Assemblée nationale, 9 nov. 2017 (minute 1h11')

706 [Débat sur la Loi d'Orientation des Mobilités](#), Assemblée Nationale, 1ère séance du 13 juin 2019 (minute 3h04'15") ; [Débat sur l'amendement n°119](#), Sénat, 19 mars 2019 (minute 8') ; Guillaume Jacquot, [Des routes de l'Ardèche aux lignes de nuit, les sénateurs embarquent dans le train de la loi mobilités](#), Public Sénat, 20 mars 2019

707 [Oui au train de nuit, Recommandations pour l'étude du gouvernement à venir sur les trains de nuit](#), 22 sept. 2019

708 [Discussion sur l'amendement 74. Débat sur la Loi d'Orientation des Mobilités](#), Assemblée Nationale, 5 sept. 2019 (vidéo minute 8')

709 [Entwicklung eines attraktiven europäischen Nachtzugsystems und Potenziale für den Nachtzugverkehr von, nach und innerhalb Deutschlands](#), Fraunhofer, 19 oct. 2017, rendue publique le 21 oct. 2019 (chapitre 5.1)

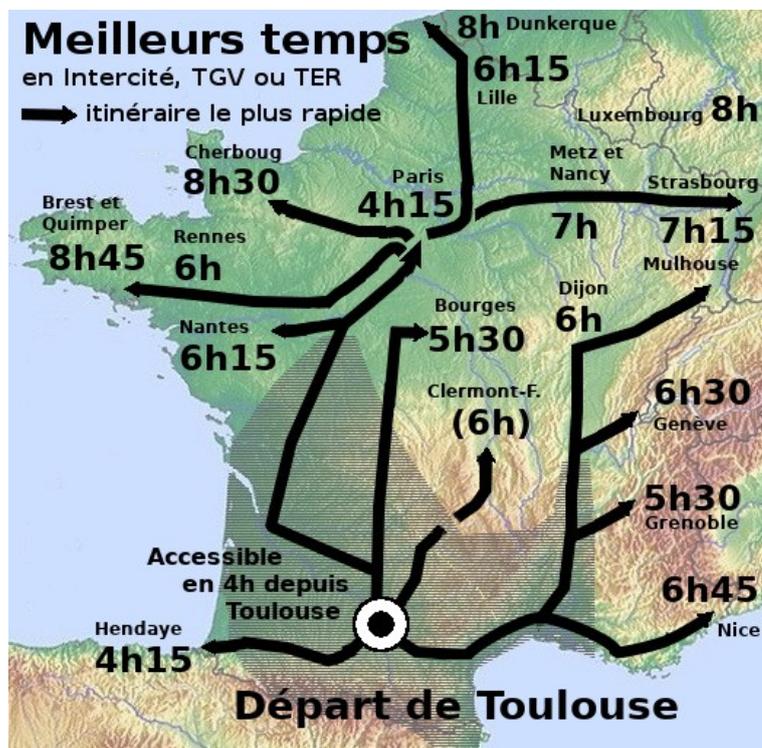
(4) La SNCF a pour l'instant peu progressé vers une comptabilité « analytique » et elle semble incapable de clarifier ses comptes. Il est nécessaire de **comprendre dans quelle mesure des surcoûts injustifiés sont affectés aux trains conventionnés** (Intercités et TER). Par exemple, M. Pepy a déclaré que « 9.000 personnes en France ne travaillent que pour l'international »⁷¹⁰. Sachant le manque de séparation comptable, ces salariés sont-ils bien intégralement payés par les activités internationales et non par les subventions des régions ou de l'Etat ? L'Etat pourrait demander à la Cour des Comptes et/ou l'Inspection Générale des Finances (IGF) d'y voir plus clair.

(5) Bérangère Abba a réaffirmé l'importance de publier certaines données : « Les associations qui défendent la réhabilitation du train de nuit déplorent parfois une difficulté d'accès aux informations pour objectiver les coûts et le bilan de ce marché. »⁷¹¹ La SNCF offre des données en open-data (voir sur data.sncf.com). Mais d'après le député Joël Giraud, les chiffres publiés sont fréquemment irréalistes. La SNCF se réfugie derrière le secret commercial. Mais est-il justifié alors que l'opérateur est en monopole ? Par ailleurs, au Royaume-Uni, les entreprises ferroviaire ont l'obligation de publier les données de fréquentation détaillées.⁷¹² Le secteur aérien les publie également⁷¹³. L'Etat et l'ART gagneront à **publier le jeu complet de données, pour chaque jour de circulation et chaque ligne** depuis 2000, avec le nombre de voyageurs et le nombre de places offertes (qui peut varier en fonction de la composition du convoi). Cela permettra d'offrir une base de donnée pour démarrer de nouvelles lignes de nuit. Des chiffres annuels sont également à publier : le nombre de trains « ayant circulé », « déprogrammés » ou annulés (trains « non-réalisés ») ; le nombre de trains affichant complet ; le nombre de voyageurs*kilomètres et de trains*kilomètres, pour chaque ligne depuis 2000.

Motiver les acteurs

Puisque 4 des 8 lignes Intercités subsistantes desservent Toulouse, pourquoi ne pas **rélocaliser la direction SNCF Intercités à Toulouse pour motiver les managers en vue de l'amélioration des liaisons transversales**. Ils auront une meilleure vision des besoins : si depuis Paris « tout l'Hexagone » semble être à 3 heures, depuis Toulouse peut-on aller à Nantes en train sans y passer une journée entière ? à Nice, Grenoble, Strasbourg, Lille ? (voir carte des temps de trajets).

Comme le bus Macron, le TdN est une mobilité simple, peu coûteuse et rapide à mettre en place. Elle permettra à un maximum de français de tous les territoires de se déplacer, jusque sur les villes moyennes et territoires ruraux. Le Président Macron a d'ailleurs déclaré, à propos du TdN Paris-Tarbes/Irun : « La Palombe, je l'ai pris plein de fois ».⁷¹⁴ Il pourrait assez logiquement valider son financement.



En 2016, l'Etat a lancé un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) pour que des opérateurs ferroviaires reprennent des lignes de nuit. Transdev – une des entreprises pressenties – a répondu qu'elle n'était pas intéressée, parce que de nombreuses informations contenues dans l'AMI sont fausses ou parcellaires ; que les conditions d'accès au réseau, les données du trafic et les recettes actuelles ne sont pas fournies ; que le ministère des transports ne garantit ni le transfert du personnel, ni la mise à disposition du matériel roulant, ni l'exactitude des données d'électrification.⁷¹⁵ En 2018, un directeur de Transdev conclut : « en 2016 l'AMI sur les TET était bidon ! »⁷¹⁶. En 2019 Elisabeth Borne confirme que « c'était pas très sérieux de demander

710 Régis Duvignau, [La SNCF veut réaliser la moitié de son chiffre d'affaires à l'étranger d'ici à 2025](#), Challenges, 22 juil. 2019

711 [Réponse de Mme Abba à l'amendement 2627, Débat sur la Loi Mobilités](#), Assemblée Nationale, 13 juin 2019 (minute 14'50)

712 [Publication dates for statistics](#), Office of Rail and Road.

713 Voir la base de donnée eurostat : <https://ec.europa.eu/eurostat/fr/web/transport/data/database> et le [Bulletin de la DGAC](#).

714 Thierry Jouve, [Le président Macron au sujet du train de nuit : « La Palombe, je l'ai pris plein de fois »](#), La Dépêche, 22 juil. 2019

715 Jean-Michel Gradt, « [Trains de nuit : pourquoi Transdev n'est pas intéressé](#) », Les Echos, 4 avril 2016 ; Lionel Steinmann, « [Transdev se désengage des trains franco-italiens Thello](#) », Les Echos, 28 juin 2016

716 Laurent Mazille (directeur des relations institutionnelles de Transdev), « [en 2016 l'AMI sur les TET était bidon !](#) », Twitter, 22 sept. 2018

s'il y avait des candidats pour exploiter sans subventions. »⁷¹⁷ L'État devra donc apporter des financements pour construire de nouveaux services TdN !

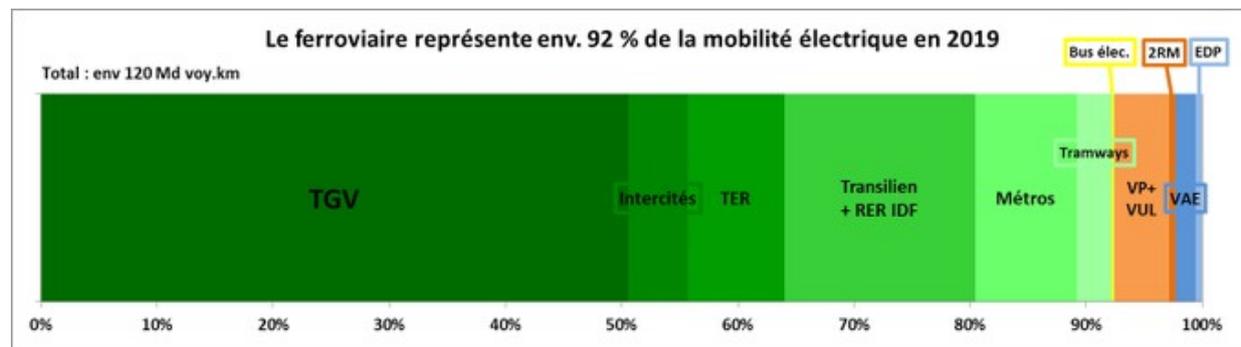
Comment financer les TdN et construire un modèle économique ?

(1) **Réduire le coût des péages pour les TdN** : En Espagne le gestionnaire du réseau (ADIF) a multiplié par +170% les péages sur les trains classiques longue distance en 2018, et continue à les augmenter en 2019 pour baisser les péages sur les LGV afin d'y encourager la concurrence⁷¹⁸. Cela met en danger de nombreux trains Intercités et TdN.⁷¹⁹ Une décision européenne oblige pourtant à réduire les péages pour les sillons nocturnes (moins saturés) et pour les trains lents (car ils génèrent moins d'usure)⁷²⁰. Par ailleurs de nombreuses infrastructures sont saturées de jour, par exemple la gare Lyon Part-Dieu⁷²¹. Elle est traversée en heures creuses par les TdN, par exemple le Paris-Briançon. Le TdN apparaît donc comme un **outil de désaturation des nœuds ferroviaires**. Il pourrait être financé comme tel⁷²². Point positif, l'Art. 6.2 de la Loi pour un Nouveau Pacte Ferroviaire prévoit que « en vue d'assurer les dessertes ferroviaires pertinentes en matière d'aménagement du territoire, le niveau des redevances ne saurait exclure l'utilisation de l'infrastructure sur certains segments de marché par des opérateurs qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire ». ⁷²³ Le gouvernement pourra donc fixer, pour les TdN, le **prix des péages** au niveau minimal, ce qui est déjà le cas en 2019 pour les TdN non conventionnés⁷²⁴.

(2) Chaque TdN dessert de nombreuses villes petites à moyennes, ce qui offre un véritable service d'aménagement du territoire que ne peut offrir le TGV. Pourtant le TdN paye pour chaque arrêt en gare, pour le « touché de quai ». L'État pourrait subventionner ces arrêts et même **offrir un péage inversé, ou bonus « aménagement du territoire » pour les arrêts des trains grandes lignes dans les « petites gares »**. Seules les grandes gares déjà bien desservies seraient payantes. Aujourd'hui c'est parfois le contraire : les grandes gares déjà saturées, comme la Gare de Lyon à Paris sont meilleur marché, alors que les gares peu saturées comme Paris-Austerlitz sont les plus chères. Modifier les tarifs permettra de les convertir en **outil de désaturation des gares**.

(3) L'État cherche à **faire des économies**⁷²⁵. Pour cela, il reporte les projets LGV ce qui représente une source d'économies importante. Mais pour faire accepter aux régions ce report, il convient d'apporter un autre service longue-distance, par ailleurs indispensable : **le TdN à Haut Niveau de Service correspond à un effort financier beaucoup plus sobre que les Grands Projets LGV !**

(4) Les États subventionnent les véhicules électriques, avec un certain degré de rêve pour la voiture autonome. Or **il existe un véhicule électrique où le voyageur n'a pas besoin de conduire, il peut même dormir, comme dans un véhicule autonome : c'est le TdN**. L'État pourrait donc assigner une partie des financements véhicules électriques et autonomes à l'achat de TdN. C'est d'autant plus pertinent que le véhicule électrique par excellence restera pour longtemps encore... le train.



*Le ferroviaire est la mobilité la plus adaptée à la traction électrique et de loin celle qui réalise le plus de kilomètre*voyageur électrique. C'est la première mobilité à financer pour la transition !⁷²⁶*

717 [Débat sur l'amendement n°119 \(adopté\)](#), Sénat, 19 mars 2019 (minute 8')

718 [Adif aprueba la propuesta de cánones ferroviarios para 2019](#), RailPress News, 11 janv. 2019

719 Francisco J. Gil, [Las exigencias de Adif ponen en riesgo servicios a Madrid, Barcelona e Irún](#), La Region, 6 Oct. 2017

720 [EU Commission stand on the issue of night trains](#), Back-on-track, 13 fév. 2017

721 Fabien Fournier, [Pourquoi la commission Duron condamne le TGV](#), lyoncapitale.fr, 2013

722 Autre avantage à valoriser sur le plan environnemental : le TdN roule pour bonne partie en heures creuses de consommation électrique.

723 Il s'agit de la transcription des directives européennes : Directive 2012/34, modifiée par la Directive 2016/2370 et Régulation 2015/909. La Directive 2012/34 déclare dans l'article 32: "The level of charges shall not, however, exclude the use of infrastructure by market segments which can pay at least the cost that is directly incurred as a result of operating the railway service, plus a rate of return which the market can bear." Voir aussi [Infrastructure Charges](#), Rail, Commission Européenne

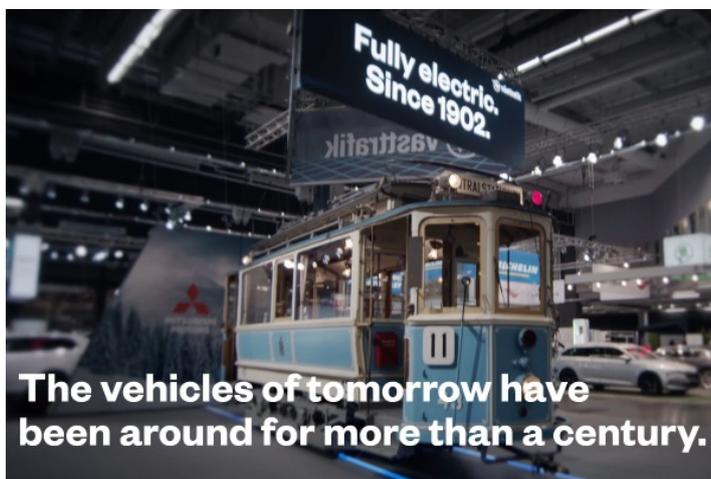
724 [Document de référence du réseau ferré national. Horaire de service 2019](#), SNCF Réseau, 7 déc. 2018 (annexes page 311)

725 [Darmanin détaille les 4,5 milliards d'économies prévues par l'État](#), Le Figaro, 11 juil. 2017

726 Source : Aurélien Bigo, [« La mobilité électrique, c'est le train à... 92 % ! La voiture électrique, à laquelle on fait souvent référence dès qu'on parle de mobilité électrique, c'est - de 5 % ojd... »](#), Twitter, 7 nov. 2019

(5) En juillet 2019, l'État a proposé une **nouvelle écotaxe sur l'aviation** dont le montant (180 M€/an) peut permettre de financer l'achat d'un nouveau parc de TdN.

(6) Il existe **une voie de financement qui ne coûterait rien à l'État** : l'État peut en effet demander à SNCF Mobilités de se recentrer sur le ferroviaire national et de vendre des filiales à l'étranger pour financer la prochaine génération de trains de nuit à haut niveau de service.



« Les véhicules de demain étaient parmi nous depuis plus d'un siècle »⁷²⁷ au salon du véhicule électrique eCarExpo, Göteborg, 2019

Qui finance les TdN ? Cesser de se renvoyer la balle

En 2018, le Ministère des Transports a expliqué que pour « *la desserte de nuit Paris-Perpignan, [...] un accord entre l'État et la région a été trouvé et la desserte, qui était fermée depuis le 10 décembre 2016, est à nouveau en service depuis le 6 juillet 2017, [...] avec un cofinancement de la région. Un tel schéma pourrait être envisagé pour la desserte de nuit Paris-Nice à la condition d'un important financement de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur.* »⁷²⁸ Par contre, en 2017, alors que la Région Occitanie souhaitait cofinancer, le gouvernement a refusé de participer même partiellement au service TdN Paris-Tarbes-Irun⁷²⁹.

Pour éviter de payer ce que SNCF facture sans doute trop cher, le gouvernement précédent subventionnait les TdN à travers une taxe prélevée essentiellement sur la SNCF⁷³⁰. Cette usine à gaz était peu incitative pour l'opérateur.⁷³¹ Il aurait été plus direct de dénoncer les surcoûts. C'est ce que recherche le député Joël Giraud, qui a dévoilé que la SNCF touchait les subventions même lorsque les TdN étaient supprimés, ce qui n'incitait pas augmenter le taux de circulation réel.⁷³²

Pour l'aménagement du territoire, subventionner les TdN plutôt que les lignes aériennes pourrait s'avérer moins onéreux pour l'État, surtout sur le long terme, et plus encore lorsqu'on inclut les coûts externes. **Le TdN peut se révéler un investissement rentable et une source d'économie budgétaire pour l'État.**

8.3/ Action parlementaire

Les parlementaires ont la compétence de contrôler les entreprises publiques⁷³³. Ils pourraient mener **une enquête parlementaire**. Il s'agirait d'interroger les directeurs SNCF Réseau, Mobilités, Oui.sncf, EPIC de tête : (1) Certaines branches de la SNCF freinent-elles à l'heure de résoudre les dysfonctionnements ? (2) Quelles sont les perspectives de croissance des TdN et les lignes pertinentes à créer ? (3) **La SNCF a-t-elle transmis une image noircie des TdN** à l'État pour aboutir au démantèlement ? Il s'agit en premier lieu pour l'État de s'assurer du changement d'attitude de la direction SNCF.

Les parlementaires voyagent une à plusieurs fois par semaine de leur département vers Paris. Leur **exemplarité** dans les déplacements, avec l'usage du TdN là où il est disponible aidera à avancer vers un

727 Mediarail.be, [sur l'eCarExpo Göteborg 2019](#), Twitter, 3 déc. 2019

728 [Avenir du train de nuit intercity entre Nice et Paris](#), Question écrite de Mme Dominique Estrosi Sassone, JO Sénat, 22 fév 2018 (page 867)

729 Andy Barrejat, [Fin de la Palombe bleue : l'Etat maintient sa position](#), La Dépêche, 31 juil. 2017 ; Martin Vanlaton, [Suppression de l'Intercités de nuit Paris-Tarbes : l'Etat campe sur sa position](#), France 3 Occitanie, 1 août 2017

730 [Les trains Intercités : une réforme à achever](#), Cour des Comptes, 4 fév. 2019 (page 108-111)

731 En février 2017, l'État a creusé le déficit des IC de 400 M€ en réduisant d'autant la contribution des TGV. L'État « finançait » en effet les Intercités... mais à travers une taxe... sur la SNCF. Cela a participé à décourager l'opérateur. Lire : Daniel Fortin, « [Inconséquence ferroviaire](#) », *Les Echos*, 16 fév. 2017

732 [Trains TET : la SNCF touchait les subventions même lorsqu'ils ne circulaient pas !](#), Mobilettre, 6 nov. 2018

733 [Les élus se mobilisent pour les Intercités de nuit](#), Le Petit Journal, 5 déc. 2018

changement culturel.

Les **parlementaires allemands** s'impliquent de plus en plus pour définir la stratégie de la DB. Voici un résumé des actions récentes.

* 22-23 juin 2017 : le parlement demande au gouvernement d'agir pour redéployer les trains de nuit, en favorisant la coopération avec les opérateurs étrangers.⁷³⁴ La coopération pour la vente des billets de trains de nuit a un temps été remise en cause par la DB. Elle a finalement été imposée par le parlement allemand.

* 6 octobre 2018 : la Cour des Comptes Allemande critique l'appropriation injustifiée de subventions, l'excès d'investissements à l'étranger⁷³⁵, et elle demande un contrôle accru de l'État.

* 27 mars 2019 : L'État demande à la DB de vendre une filiale à l'étranger (Arriva).⁷³⁶

* 13 septembre 2019 : la DB annonce vouloir relancer des trains de nuit en coopération.⁷³⁷

* 16 octobre 2019 : la baisse de TVA sur les trains accompagne une taxe de 13€ par billet d'avion.⁷³⁸



Événement devant le parlement allemand le 6 mars 2015 en présence d'(euro-)députés :
« DB : truquer les comptes c'est pas du jeu. Les trains de nuit / auto-trains doivent être maintenus.
Nous voulons voyager vers Paris, et pas vers la bourse. »⁷³⁹

8.4/ Ministère de l'Intérieur : la police aux frontières est discriminante pour les TdN

Les contrôles aux frontières sont un frein pour les TdN, avec par exemple des doubles contrôles systématiques d'identité pour la recherche de « sans-papiers » à Cerbère/Portbou, alors qu'en parallèle la route n'est que très occasionnellement contrôlée.

À Modane, les contrôles dans le TdN Thello se font avec arrêt du train, avec rétention simultanée des 2 TdN à Modane : la police n'autorise le TdN vers l'Italie à ne repartir qu'une fois que d'éventuels passagers « illégaux » du TdN entrant en France y soient transférés. La situation contraste avec les TGV, dont les contrôles se font à bord, en roulant, avec descente des agents à St Jean de Maurienne - arrêt de service. Le TdN Thello souffre donc d'une discrimination par rapport aux TGV. La même situation a lieu lorsque le TdN circule par la Suisse.⁷⁴⁰

Le TdN apporte donc un défi d'avenir et un bénéfice additionnel : **développer les transports terrestres pour les très longues distances ajoutera une pression sur les États pour ouvrir les frontières et pour la réduction des tensions internationales.** La fermeture des frontières entrave le fonctionnement des TdN. Actuellement il faut plusieurs visas pour utiliser le Paris-Moscou. Des TdN très longue distance sont possibles vers l'Asie, mais il est nécessaire de traverser le Moyen-Orient ou la Russie.

Actuellement seuls les ressortissants des pays les plus riches peuvent voyager facilement à travers le monde, en volant. Ce sont surtout les réfugiés et migrants qui voyagent par transports terrestres et qui sont bloqués à chaque frontière. Au XXIème siècle, nous avons besoin de plus de justice climatique et

734 [Bundestag für mehr Kooperation bei Nachtzügen](#), nachtzug-bleibt.eu, 22 juin 2017

735 Frédéric de Kemmeter, [La Cour des Comptes égratigne la Deutsche Bahn et le gouvernement allemand](#), MediaRail, 22 janv. 2019

736 [La Deutsche Bahn va vendre Arriva](#), VRT, 28 mars 2019

737 Christian Schlesiger, [Les chemins de fer allemands envisagent de lancer des trains de nuit en coopération](#), Wirtschaftswoche, 13 sept. 2019

738 Ninon Renaud, [L'Allemagne va augmenter drastiquement sa taxe sur les billets d'avion](#), Les Echos, 16 oct. 2019

739 Voir sur <https://www.nachtzug-bleibt.eu/>

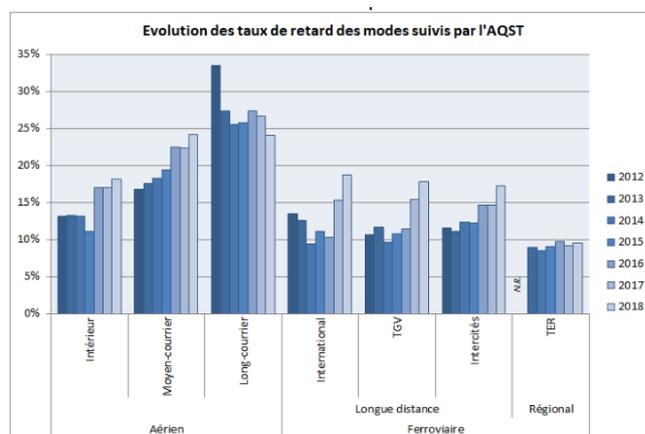
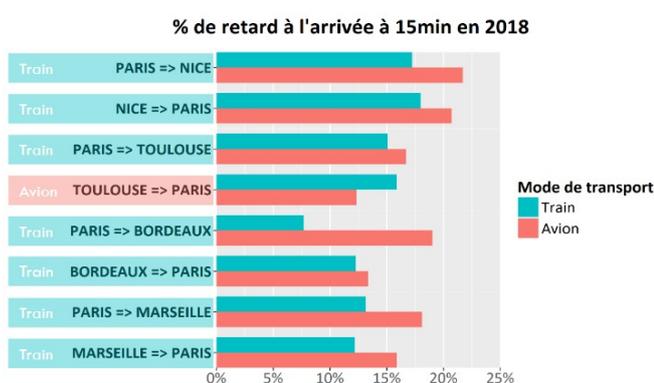
740 Bernard Wuthrich, [Ce train de nuit qui traverse Lausanne sans s'arrêter](#), LeTemps.ch, 15 nov. 2019

sociale. C'est un beau projet international d'avancer vers la réduction des inégalités intercontinentales de pair avec l'ouverture des frontières terrestres pour des transports plus écologiques, comme le TdN.

8.5/ Les Régions et collectivités locales : préférer le TdN à l'avion et aux projets LGV incertains

L'Occitanie finance des liaisons et infrastructures aériennes, plus que toute autre région européenne (voir chiffres en Annexe B.3). Par ailleurs, sans attendre le feu vert par l'État, l'Occitanie finance déjà les projets de nouvelles LGV pour 11 M€ en 2019 (en attendant l'investissement complet de plusieurs milliards qui induirait des déficits annuels pouvant atteindre 150 M€/an⁷⁴¹). Elle finance aussi un Grand Projet portuaire à Port-La-Nouvelle pour 230M€ pour... augmenter les importations de pétrole (alors qu'elle veut devenir « région à énergie positive »), et les exportation de blé dur (alors que les surfaces cultivées baissent).⁷⁴² C'est la seule région à cofinancer un TdN (Paris-Portbou) pour 1,45 M€/an⁷⁴³. Toutefois le différentiel de financement TdN / LGV est à souligner.

Pour sa part, la région Nouvelle-Aquitaine souhaite cofinancer le projet LGV vers Bordeaux-Dax-Toulouse mais refuse de cofinancer les TdN Paris-Irun, Genève-Irun, Vintimille-Irun qui apporteraient un vrai plus⁷⁴⁴.



La qualité de service et la ponctualité sont souvent meilleures dans le train que dans l'avion⁷⁴⁵. Par ailleurs l'aviation a aussi des difficultés pour trouver un équilibre économique sur les liaisons vers les villes moyennes.⁷⁴⁶

Les collectivités régionales et locales ont tendance à appuyer les besoins de décideurs pour une liaison rapide (avion ou TGV) vers Paris⁷⁴⁷. La population a des besoins différents, par exemple pour les déplacements familiaux, d'études, professionnels, ou de loisir : se déplacer dans toutes les directions et non pas uniquement vers Paris.

Pour l'aviation, il faut s'attendre à une montée des coûts pour le carburant et les taxes carbone. Par ailleurs les fréquences sont faibles sur les petits aéroports⁷⁴⁸. **Les petits aéroports régionaux sont donc une solution fragile et insatisfaisante.** Les régions et les collectivités gagneront donc à financer le TdN, dont le coût peut être mutualisé entre les nombreuses gares desservies. C'est une bonne substitution aux liaisons aériennes qui elles font du point à point, ce qui est inapproprié pour les petites villes.

Les régions pourront ainsi générer des économies budgétaires à travers une action vertueuse environnementalement. C'est aussi un projet social, car le TdN est un train pour tous, alors que l'avion peut rester élitiste, surtout sur les petits aéroports régionaux (voir tableau). Les Régions gagneront donc à **reporter une partie des financements de l'aérien et des projets LGV vers les TdN qui peuvent potentiellement offrir plus de destinations dans leur rayon d'action.**

A noter, en Allemagne 79% de la population est pour supprimer totalement les subventions à l'aérien. Et 60% pensent que les vols intérieurs peuvent être remplacés par le développement et la réduction

741 Pour Nicolas Hulot, « n'avons pas les moyens, voilà », lire : Lionel Laparade, [Mauvaise nouvelle pour Toulouse: « le TGV n'est pas une priorité » selon Nicolas Hulot](#), La Dépêche, 30 août 2017 ; Marc Fressoz, [LGV Bordeaux-Toulouse : un lobbying des élus qui attise celui des opposants](#), Mobilicités, 7 nov. 2017

742 Pascal Pavie, [Port La Nouvelle \(11\) – Vous connaissez la nouvelle ?](#), Occitanie Tribune, 19 mars 2019 ; [Halte au projet de grand port à Port-la-Nouvelle \(11\)](#), change.org, juil. 2019

743 Charlotte Coutard, [Le train de nuit Cerbère-Paris de nouveau sur les rails les week-ends et pour les vacances scolaires](#), France Bleu Roussillon, 28 avril 2017

744 A noter que EELV – qui siège dans la majorité des 2 régions du Sud-Ouest - s'oppose à la LGV : Jean Lissar, Sophie Bussière, Nelson Palis-Niermann, [Décision Modificative et financement de la LGV par la Région Nouvelle Aquitaine](#), EELV Aquitaine, 23 oct. 2016

745 [Bilan 2018 de la qualité de service des transports de voyageurs en France](#), AQST, 17 avr. 2019

746 Fabrice Gliszczynski, [Air France coupe dans son réseau intérieur sous la pression du TGV et des low-cost](#), Air France, 13 mai 2019

747 S.B, [Jean-Claude Gayssot : «Une nouvelle bataille du rail»](#), La Dépêche, 5 oct. 2017

748 Sylvie Bonnet, [Périgean : colère à l'annonce de la baisse du trafic aérien pour Hop!](#), France 3 Occitanie, 16 janv. 2019

des prix sur les trains longue-distance.⁷⁴⁹ Cela pourrait inspirer les régions.

Les régions ont besoin d'outils et de transparence sur les comptes et la fréquentation pour négocier avec les opérateurs. Ainsi le Vice-Président aux transports de l'Occitanie Jean-Luc Gibelin a rappelé que «pour pérenniser le Tarbes-Paris, la facture présentée par la SNCF était de 8 M€/an. On a dit non. Si ça avait été 2 M€/an on aurait pu faire un tour de table avec les collectivités locales, et on y serait sans doute arrivés. On ne désespère pas d'avancer sur ce dossier afin que la facture soit acceptable.»⁷⁵⁰

En milieu rural, le TdN est souvent le premier train du matin et le dernier du soir. Les Régions gagneront aussi à **cofinancer pour un service cabotage** grâce à des voitures places assises (par exemple accrochées/décrochées à Toulouse, Brive et Valence).

Comment désenclaver les villes moyennes ?		
	par le train de nuit	par l'avion
Aménagement du Territoire	Pertinent sur radiales et transversales → connecte les villes moyennes entre elles	Principalement vers Paris (onéreux sur les transversales)
Horaires	1 horaire optimal : partir tard et arriver tôt	1 à 4 vols par jour → peu de choix
Prix de vente	De 20€ (siège inclinable) à 140€ environ	De 50€ à 300€ (pour les petites villes)
Confort&fiabilité	Le rail est plus fiable que l'avion (AQST). Arrivée en centre-ville	Peu de place et de bagages. Contrôles de sécurité.
Coûts	D'après ÖBB le TdN peut s'autofinancer sur les meilleures lignes (subventions Occitanie 1,5 M€/an + État 20 M€) Mutualise les coûts entre plusieurs villes le long du parcours	Subventions par les collectivités (Occitanie: 30M€/an région +10 M€/an collectivités locales + exonérations) En point à point : besoin d'une ligne par ville (inadapté pour petites villes)
Énergie & Climat	Peu énergivore et polluant	Énergivore, surtout avec les petits avions court-courriers
Résilience	Résilience face au prix de l'énergie	Renchérissement à prévoir face aux hausses des prix de l'énergie + fiscalité

8.6/ Les acteurs du tourisme et les décideurs locaux

Le tourisme s'est orienté dans les années 2000 sur les voyages en avion, ce qui induit un lourd impact environnemental⁷⁵¹. Sur **84,5 millions de touristes visitant la France en 2015, 67 millions arrivent des pays européens**⁷⁵². Les pays limitrophes sont de fait les principales origines des vols. **Le TdN peut couvrir ces destinations, il a donc un potentiel de report modal considérable.**

La croissance inédite de l'aviation concentre le tourisme sur un nombre réduit de destinations phares. Ce *surtourisme* pose problème pour la population locale (hausse des prix des logements, dégradation du cadre de vie) et montre des limites d'acceptabilité⁷⁵³. Des propositions sont avancées pour limiter le nombre de visiteurs.⁷⁵⁴

Laurent Castaignède invite à interroger « le besoin de dépaysement et la distance. En fait aujourd'hui on s'est installé avec le transport aérien pas cher, dans un tourisme de masse très éloigné. Et ce dont on a besoin c'est de **redynamiser le tourisme interrégional**. C'est-à-dire que quelqu'un qui est en Europe ait peut être plus envie, parce que aussi il faudra que ça soit relativement facilité, d'aller visiter une autre région d'un pays limitrophe plutôt que prendre l'avion pour traverser un océan et aller dans des endroits qui sont massivement artificialisés, banalisés. » Si le touriste cherche à aller plus loin c'est parce

749 Andreas Evelt, *Mehrheit wünscht sich Klimaschutz im Grundgesetz*, Spiegel, 31 juil. 2019

750 Thierry Jouve, *Le comité départemental des mobilités installé*, La Dépêche, 28 avril 2019 ; Région Occitanie, *Compte-rendu du comité des mobilités à Tarbes*, 11 mars 2019

751 Le secteur du tourisme émettrait 5% des GES mondiales. Jean-Pierre Tuquoi, *Qu'il soit « éthique » ou de masse, le tourisme épuise le monde*, Reporterre, 27 mars 2018 ; Pierre Le Hir, *Le tourisme fait s'envoler le réchauffement planétaire*, Le Monde, 7 mai 2018

752 *Mémento du tourisme*, Direction Générale des Entreprises, déc. 2016

753 Eric Chaverou, *Tourisme de masse : six hauts lieux qui viennent de légiférer*, France Culture, 27 sept. 2018 ; "Vous n'êtes pas les bienvenus" : *quand l'Europe rejette les touristes*, AFP, le Dauphiné, 17 août 2017 ; Daphné Rousseau, *«Surtourisme»: le secteur admet la surchauffe et propose des solutions*, La Presse.ca, 8 mars 2018 ; Pan Pylas, *Les lieux les plus visités combattent le «surtourisme»*, Associated Press, 20 nov. 2017 ; Vincent Doumayrou, *Le surtourisme et ses causes*, Mediapart, 12 janv. 2018 ;

754 Olivier Tosseri, Cécile Thibaud, Alexandre Counis, *L'Europe se mobilise contre le « surtourisme »*, Les Echos, 29 juil. 2019 ; Stephen Burgen, *Mallorca residents call for cruise ship limit of one a day in Palma*, The Guardian, 25 juil. 2019

que « les destinations on les a dégradé parce que les lieux de tourisme se sont uniformisés [...] le dépaysement qu'on a aujourd'hui à 10000 km; il y a 30 ans on l'avait à 3000 km et il ya 100 ans on l'avait juste dans le pays d'à coté. »⁷⁵⁵.

L'ADEME promeut le tourisme national⁷⁵⁶, et déjà, depuis les années 2010, la tendance revient vers un tourisme plus local et régional. Pour exemple, 73% des nuitées touristiques en Occitanie sont réalisés par des français. L'essentiel du tourisme étranger vient des pays proches atteignables en TdN⁷⁵⁷ et la croissance du tourisme en avion est d'ores et déjà critiquée⁷⁵⁸, d'autant plus que le tourisme interne à l'Occitanie est déjà important. **Le TdN peut participer à l'émergence d'un tourisme responsable qui valorise en premier lieu le territoire national et l'Europe.** Il offre une grande diversité de destinations, avec un grand nombre de gares sur le parcours, ce qui évite la concentration du tourisme en un point.

Il est à noter que **le train de jour ne permet guère des distances de plus de 750 km.** Le touriste ne choisira pas des destinations qui imposent des longs trajets en train de jour avec changements. **Là où le TdN vient à manquer, le touriste préfère l'avion** pour une destination internationale, bien plus lointaine. C'est un surcoût additionnel pour le Climat et une perte pour le tourisme régional et européen.

La direction Intercités souhaite des partenariats avec les offices du tourisme pour une communication croisée « Venez en train de nuit ! ».⁷⁵⁹ En desservant les zones rurales et de montagne, le TdN peut permettre non seulement de transporter les vélos, mais aussi de **réduire le nombre de voitures individuelles à destination.** Cela réduit la pollution et l'occupation de l'espace, très limité par exemple en montagne, mais aussi en zone littorale⁷⁶⁰. Ainsi, les collectivités pourront préférer **cofinancer le TdN plutôt que des parkings coûteux**, peu esthétiques et où les voitures sont souvent stockées sans être utilisées pendant la durée du séjour. Pour achever de convaincre les voyageurs, ÖBB offre le billet combiné pour le « dernier kilomètre ». Le modèle TdN intéresse déjà les décideurs des Alpes françaises.⁷⁶¹

De nombreuses solutions sont donc possible et, en 2019, la mission d'information parlementaire sur le tourisme a été l'occasion d'exprimer que « **la question des trains de nuit doit être revue, il y a un manque certain à ce niveau.** »⁷⁶² Bérangère Abba lance un appel en vu du rapport sur le développement des trains de nuit : « *il sera bienvenu de proposer des expérimentations* »⁷⁶³. « *J'invite les élus qui le souhaiteraient de faire connaître d'éventuels projets et propositions d'expérimentations qui pourront intégrer ce rapport stratégique.* »

8.7/ Appel à l'action citoyenne

Le tramway est revenu à partir des années 1980-1990, le vélo dans les années 2000-2010, la renaissance des TdN est déjà en cours. En France, nous sommes à ce moment charnière où la situation peut basculer d'un coté ou de l'autre. Nous appelons donc les usagers, ONG, cheminots, directions SNCF, élus locaux et nationaux à se mobiliser ensemble pour les TdN, et au-delà pour les alternatives écologiques dans les transports.

Pour avancer alors que les délais pour le climat sont courts, des citoyens gagneront à s'impliquer et à monter en compétences⁷⁶⁴. Il est de plus en plus utile de se former aux méthodes d'*action non violente*⁷⁶⁵, d'organisation collective⁷⁶⁶ ainsi qu'aux méthodes de négociation constructive comme la *Communication Non Violente*.

Après des décennies de désintérêt de tous envers le TdN, il reste populaire et il existe un fort

755 Benoît Bouscarel reçoit Philippe Duron et Laurent Castaignède, [Se déplacer, mais à quel prix ?](#), France Culture, 15 août 2019 (minute 25')

756 Marion Mathus & Mathilde Frézouls, [Des vacances au kilomètre](#), QOF - ADEME, 2018 ; Mariel Bluteau, [Vacances : et si la prochaine fois, on restait à la maison ?](#), France Inter, 13 août 2018

757 Dans l'ordre : Pays-Bas, Allemagne, Belgique, Royaume-Uni, Suisse, Espagne, Italie. Lire [Chiffres Clés du Tourisme et des Loisirs en Occitanie](#), Région Occitanie, nov. 2016 (page 14-16)

758 M.M. [Occitanie : des élus et des citoyens interpellent Carole Delga sur sa politique touristique qualifiée de "climaticide"](#), France 3, 14 août 2019

759 Voir pour exemple : [Venez nous voir en train Intercité](#), partenariat, Abbaye Mont Saint Michel

760 La ville d'Argelès-sur-mer, compte 10 300 habitants l'hiver et 98 021 lits touristiques additionnels pour l'été (voir [G2a consulting –observatoire activité touristique, oct. 2018](#)). Elle est en conséquence saturée par l'automobile. Il en va de même pour Banyuls-sur-Mer ou Collioure. Promouvoir « venez en train » permettrait de désengorger les communes touristiques.

761 [Hautes-Alpes : vers un Paris-Briançon propriété du département ?](#), Alpes1, 1er déc. 2017 ; [Un train-hôtel contemporain vers Paris à l'horizon 2020 ?](#) Alpes1, 29 déc. 2017

762 R. Pommier, interview du député D. Martin, [Mission parlementaire : quel visage pour le tourisme en France dans 10 ans ?](#), Tourmag, 23 juil. 2019

763 [Débat sur la Loi d'Orientation des Mobilités](#), Assemblée Nationale, 2ème séance du 13 juin 2019 (minute 4h18')

764 Marie-Christine Zelem, [La LGV : Un projet de Société](#), UVED, 2016

765 [L'action non-violente, ça s'apprend !](#), ANV-COP21 <https://anv-cop21.org/formations/>

766 Il manquait jusqu'à très récemment dans la culture militante française les pratiques autour de la « facilitation de groupe », et des modes d'organisation collective de type sociocratie ou « holacracy ». Point positif: désormais de nombreux outils sont apportés par des mouvements comme par exemple Alternatiba, les Camps Climat ou Extinction Rebellion. A chacun de se former auprès des groupes existants !

potentiel de revalorisation. Tout le monde peut faire quelque chose :

- ✓ **Merci d'avoir lu cette investigation. Pour valoriser au maximum cette expérience, envoyez-nous vos retours et compléments d'informations.**
- ✓ **Diffuser la pétition** : sur change.org. Lors de vos voyages, **distribuez le tract**.
- ✓ La loi ferroviaire prévoit la mise en place de **comités de ligne**⁷⁶⁷. L'expertise d'usage peut contribuer à identifier les dysfonctionnements qui se sont accumulés au fil des ans. Les comités de lignes peuvent aussi contribuer à avancer vers des partenariats commerciaux (par exemple des packs « train + billet combiné pour le dernier kilomètre + offre locale »)⁷⁶⁸. Les usagers sont donc invités à s'y impliquer !
- ✓ Nous recherchons des personnes pour **créer des groupes locaux** dans chaque ville afin de sensibiliser les décideurs locaux et les voyageurs à travers des rencontres, les réseaux sociaux, ou des événements⁷⁶⁹.
- ✓ **Si vous êtes une organisation** : Contactez-nous pour démarrer une collaboration.
- ✓ **Si vous êtes élu** : merci de nous contacter pour nous rencontrer, pour contribuer orienter les investissements en faveur du TdN et interpeller ensemble le gouvernement.

9. La presse en parle

Inauguration du [train de nuit Bruxelles-Vienne: «Les questions écologiques nous poussent à repenser notre mobilité»](#), explique François Bellot, le ministre belge de la Mobilité, 20 janv. 2020

[Audio] Isaure Hiace, [L'Autriche parie sur le train de nuit](#), France Culture, 19 nov. 2019

[Les chemins de fer allemands envisagent de lancer des trains de nuit en coopération](#), Mediapart, 16 sept. 2019

F. Pouliquen, [Transports : Le redémarrage des trains de nuit fait peu à peu son chemin](#), 20 Minutes, 5 sept. 2019

[Vidéo] [Le retour du train de nuit pour limiter le réchauffement climatique ?](#), Journal Télévisé, RTS Info, 3 fév. 2019

[Vidéo] Eric Destiné, [Le train de nuit fait-il son grand retour en Europe?](#), Journal Télévisé, RTBF, 13 déc. 2018

[Un nouveau train de nuit Berlin-Vienne/Budapest/Przemyśl sur les rails !](#), Mediapart, 11 déc. 2018

[Perpignan et Cerbère : Sauvons les trains Corail de jour et de nuit !](#), Presscat, 16 avril 2018

J. Hirschlach, [Comment la DB a truqué les chiffres de ses trains de nuit pour les démanteler](#), Mediapart, 13 fév. 2018

Patrick Sacristan, [Le Parlement Européen réfléchit à la relance des trains de nuit](#), La Semaine, 9 fév. 2018

[5 intox de la SNCF pour démanteler les trains de nuit](#), Mediapart, 16 janv. 2018

[Disparition du Paris-Nice : la SNCF a-t-elle sabordé ses trains de nuit ?](#), Mediapart, 8 déc. 2017

[Vidéo] [Pyrénées-Orientales : le retour en fanfare du train de nuit Paris-Cerbère](#), France 3 Occitanie, 8 juil. 2017

Kalevi Kämäräinen, [Comment la Finlande s'est mobilisée pour défendre ses trains de nuit](#), 8 juil. 2017

[Vidéo] [\[Allemagne\] La Renaissance des Trains Couchettes](#), TV Allemande N°1, 5 juil. 2017

S.Lefèvre, [Les 8 arguments du PDG de la SNCF pour supprimer les trains de nuit sont bidons](#), StreetVox, 23 mars 2017

[Trains de nuit : un démantèlement justifié par des chiffres trompeurs ?](#), Le Petit Journal, 1er mars 2017

[Vidéo] [200 personnes en Gare de Perpignan pour dire oui au train de nuit](#), Olivier Roirand, TV Sud, 15 oct. 2016

[Vidéo] ["La pétition arrive en train de nuit au ministère"](#), JT 19-20 de France3 Pays Catalan, 22 juillet 2016

Retrouvez 600 articles de presse sur trainsdenuit.canalblog.com

Rapports et études constructives

- * Étude de l'administration suédoise des transports sur les trains de nuit vers l'Europe, [Nattågstrafik till Europa](#), Trafikverket, 15 janv. 2020, voir résumé dans la presse⁷⁷⁰.
- * Étude de la direction des chemins de fer norvégienne⁷⁷¹ : [Mulige nattogtilbudKonseptvurdering](#), Jernbane-direktoratet, 25 oct. 2019 [nous recherchons un traducteur]
- * Étude du ministère des infrastructures des Pays-Bas : [Slapend onderweg](#), juin 2019
- *Résumé de l'étude de marché ÖBB : Kurt Bauer, Marco Werner Bellmann, [Die jüngste Renaissance des Nachtreisezugverkehrs hat begonnen](#), EI, janv. 2019 [traduction en français à venir].

767 Art 23 de la [Loi Ferroviaire](#) du 27 juin 2018 : « Sont institués auprès des autorités organisatrices de transport ferroviaire des comités de suivi des dessertes permettant l'association des représentants des usagers, des associations représentant les personnes handicapées ainsi que des élus des collectivités territoriales concernées dont la composition, le fonctionnement et les missions sont fixés par décret. Ces comités sont notamment consultés sur la politique de desserte et l'articulation avec les dessertes du même mode en correspondance, les tarifs, l'information des voyageurs, l'intermodalité, la qualité de service, la performance énergétique et écologique et la définition des caractéristiques des matériels affectés à la réalisation des services. »

768 Florence Guernalec, [Intercités expérimente le voyage tout-en-un](#), MobiliCites, 6 oct. 2017

769 La mobilisation européenne a organisé quelques belles mises en scène : <http://back-on-track.eu/actions-june-2016> ; en France : <http://back-on-track.eu/so-many-demonstrations-in-france-in-favor-of-night-trains/>

770 [Sweden reveals tentative plans for overnight trains to several European cities](#), The Local.se, 16 janv. 2020

771 Today's Railways Europe, [A report by Norway's Railway Directorate recommends the expansion of overnight train services with new rolling stock and service concepts and "variation in comfort level" to reach different market segments](#), Twitter, 18 nov. 2019

* Étude commanditée par le ministère des transports allemand : [Entwicklung eines attraktiven europäischen Nachtzugsystems und Potenziale für den Nachtzugverkehr von, nach und innerhalb Deutschlands](#), Fraunhofer, 19 oct. 2017, rendue publique le 21 oct. 2019 : « *Le train de nuit, grâce à son confort et à un certain nombre de caractéristiques uniques, comme la mise à profit du saut de nuit, répond indubitablement à un besoin du marché, qu'il ne peut toutefois combler de manière rentable qu'à condition d'adapter l'environnement général du marché des transports. Le train de nuit peut notamment constituer l'une des réponses dans le cadre d'une stratégie globale visant à lutter contre l'augmentation, problématique sur un plan environnemental, des émissions de gaz à effet de serre dues au transport aérien sur courtes distances.* »

* OuiTdN, [Les trains de nuit reviennent en Europe, actualisons l'expertise !](#), Relecture du rapport Duron, janv. 2020

* LunaLiner, [Die neue Nachtzug-Kooperation der europäischen Bahnen](#), Bahn für Alle, mai 2016

Élisabeth Borne échange avec « Oui au train de nuit » avant d'emprunter le TdN Paris-Briançon le 21 septembre 2018. Le collectif chante une berceuse pour souhaiter une bonne nuit et un bon voyage tandis que Elisabeth Borne annonce le renouvellement des voitures couchettes⁷⁷².



10. Qui sommes-nous ?

« Oui au train de nuit » est un collectif d'usagers et d'associations environnementales mobilisés pour la relance des trains de nuit et pour la sobriété dans les transports. Le collectif enquête sur les dysfonctionnements et le potentiel des trains de nuit, organise des actions et interpelle les décideurs. La présente investigation, réalisée par des bénévoles, offre une vision originale et indépendante à l'heure où les collusions d'intérêts font dériver les choix de société vers des solutions coûteuses et polluantes. Rejoignez-nous ! L'action est soutenue par plus de 160 000 signataires de la [pétition](#).

Oui au train de nuit collabore avec les collectifs européens [Back on track](#) et [Stay Grounded](#).

Collaborations nationales : [Amis de la Terre-France](#), [ATTAC-France](#), [Confédération Paysanne](#), [Fédération des Usagers de la Bicyclette \(FUB\)](#), [France Nature Environnement \(FNE\)](#)

Organisations locales : Usagers du Train Perpignan-Portbou, Comité d'Usagers du Train Jaune-66, CDRIC (31), Collectif Anti-LGV Limoges-Poitiers OUI au POLLT, Nature&Progrès-11, Collectif Roosevelt-11, Alternatiba-66, Actival-65, ACIPA (NDDL), [Sauvons la liaison Nantes-La Rochelle-Bordeaux par train](#), Objecteurs de Croissance LR, ATTAC%11, 65 et 66, SEPANSO, SEPANSO-24, 33, 40, 64, FNE-65, [FRENE-66](#), Amis de la Terre-Limousin, Recyclo-Loco (65), Can Decreix (66), Vélo-en-Têt (66), [2 pieds 2 roues](#) (31), Pau à Vélo (64), Confédération Paysanne-11.

« Oui au train de nuit » remercie également le soutien de : Sud-Rail Midi-Pyrénées, CGT cheminots-64-65-66-67, FO Cheminots-66-67.

« Oui au train de nuit » est indépendant de l'association « Objectif train de nuit » créée en 2019, qui a pour objectif de (1) réaliser des études de marché et de proposer des solutions techniques, comme le train mixte fret-voyageurs⁷⁷³ ; (2) motiver des opérateurs pour une exploitation de trains de nuit sans subventions,

⁷⁷² Voir la Video @eurovelo3 « [Hier soir @ouiautraindnuit a organisé gare d'Austerlitz un accueil d'@Elisabeth Borne qui s'est engagée à maintenir les deux trains de nuit existants et à les rénover. Quant au rétablissement des trains de nuit supprimés...](#) », Twitter, 22 sept. 2018

⁷⁷³ [Transports: un projet pilote veut accrocher des wagons-lits aux trains de marchandises](#), Le Nouvelliste, 16 juil. 2019

en profitant de l'ouverture à la concurrence ; (3) éventuellement participer à l'exploitation en créant un nouvel opérateur ferroviaire, avec le souhait d'être inclusif des usagers.

« Oui au train de nuit » est indépendant de la FNAUT. Nous avons choisi de ne pas adopter les positions suivantes de la FNAUT car elles se sont révélées peu partagées par de nombreux usagers impliqués dans les mobilisations : (1) la FNAUT demande à ses associations locales de NE PAS collaborer avec les syndicats cheminots ; (2) elle promeut la concurrence ; (3) pour les longues-distances, elle promeut intensément certains grands projets LGV ; (4) sur le TdN, la position FNAUT a longtemps été de « *défendre plutôt le ferroviaire dans son ensemble. Les problèmes du TdN se résoudre ensuite d'eux-même* ». Cela a apporté le risque de laisser les TdN disparaître complètement.⁷⁷⁴ Évolution positive, la FNAUT a pris plus intensément position pour le TdN à partir de l'été 2018, en reprenant (en mode copier-coller) de nombreux arguments de cette étude.⁷⁷⁵

La FNAUT apparaît comme un groupe d'experts du ferroviaire. Parmi ses membres figurent d'anciens cadres dirigeants des entreprises ferroviaires et de transports publics⁷⁷⁶. En conséquence, la perspective de la FNAUT diffère sensiblement de celle affichée de « représentant des usagers ». Elle a par ailleurs tendance à imposer d'en haut ses opinions aux collectifs locaux et aux usagers, et à vouloir occuper toute la place, en se posant comme l'unique expertise ferroviaire pour les ONG et usagers.

Malgré ses défauts, la FNAUT mène des actions importantes en faveur du ferroviaire.

Retrouvez cette investigation actualisée sur : ouiautraindenuit.wordpress.com

Infos et actions sur : twitter.com/ouiautraindnuite www.facebook.com/ouiautraindenuit
Pétition sur : www.change.org/p/ouiautraindenuit Contact : [ouiautraindenuit @ laposte.net](mailto:ouiautraindenuit@laposte.net)



La mobilisation à Perpignan en 2016 a permis le retour du train dès juillet 2017 !

774 Ainsi, le lendemain de l'annonce de la suppression de la quasi-totalité des TdN, sur RTL, alors que M. Duron plaide pour le maintien de 2 TdN, M. Gazeau utilise son temps de parole pour défendre... les cars macron : [Trains Intercités : faut-il maintenir en l'état le réseau ferroviaire ?](#), Débat avec Philippe Duron et Bruno Gazeau, RTL, 26 mai 2015

775 Voir les conclusions de la FNAUT dans [Les aides publiques au transport aérien](#), Jacques Pavaux Conseil, FNAUT, 11 janv. 2019

776 Bruno Gazeau a présidé l'Union des Transports Publics UTP (la fédération des entreprises de transport) avant de présider la FNAUT : Vincent Doumayrou, [Les problèmes posés par l'élection du nouveau Président de la FNAUT](#), Carfree, 4 juin 2015; Gérard Mathieu, consultant FNAUT, est membre du Comité pour la Transalpine (Lobby BTP Lyon-Turin). Il a été directeur des lignes nouvelles à grande vitesse de la SNCF ; la FNAUT a placé à la tête de la FEV (Fédération Européenne des voyageurs) M. Michel Quidort, ancien de Véolia-Transdev : [Michel Quidort reçoit la Légion d'honneur](#), Mobilicités, 22 oct. 2010 ; Voir aussi : [Pour qui roule donc la FNAUT ?](#), Politis, 16 oct. 2014 [[article complet ici](#)].

Annexe A. L'aviation hors-jeu sur le climat et les enjeux du 21^{ème} siècle

A.1/ Le secteur aérien invente un accord qui proscrie les réglementations nationales pour le climat

Le secteur aéronautique mondial a développé un lobbying et un argumentaire fortement médiatisés pour se présenter comme « vert » et éviter les taxes de type « pollueur-payeur ». Dans cette optique, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) – qui dépend des Nations Unies – a négocié un accord mondial, appelé CORSIA, qui interdit aux États de prendre des mesures pour le climat qui porteraient atteinte au secteur de l'aviation. **CORSIA définit une liste d'actions pour le climat et inclut une clause d'exclusivité qui permet déjà aux compagnies aériennes de porter plainte contre les États** qui mettent en place des actions contraignantes sur l'aviation.⁷⁷⁷

« CORSIA est une blague absolue » résume un eurodéputé⁷⁷⁸. CORSIA définit une liste de mesures « vertes » pour l'aviation, que les ONG ont déjà dénoncées comme trop peu contraignantes, contre-productives, et vouées à l'échec⁷⁷⁹. CORSIA permet donc à l'aviation de gagner du temps et de repousser les réglementations contraignantes. L'UE a hésité⁷⁸⁰ avant de finalement valider CORSIA en 2019.

L'argumentaire et les actions de CORSIA sont promues sans distance critique par Elisabeth Borne :

(1) « *les compagnies aériennes ont baissé de 25% leurs émissions de gaz à effet de serre depuis quinze ans.* »

(2) Ce secteur a « *signé un accord mondial pour réduire les émissions de GES.* »

(3) « *Il y a également un enjeu de structurer une filière de biocarburants durables.* »

(4) « *Il est également important de faire connaître les progrès qui vont être réalisés. [...] nous avons donc remis en place un programme, sur cinq ans, de 135 millions d'euros par an, pour soutenir la recherche aéronautique civile.* »⁷⁸¹

Explication de texte point par point :

(1) L'aviation revendique une croissance infinie de ses émissions de GES

L'État et l'industrie communiquent sur les gains d'efficacité énergétique. Les nouveaux modèles d'avions émettraient 25% de CO₂ en moins par passager qu'il y a 15 ans. Malheureusement le nombre de passagers a augmenté de 50% sur la même période. Au total il y a bien une hausse des émissions. Chris Goater, porte-parole de l'Association du Transport Aérien International (IATA) argumente : « *nous avons réduit de moitié nos émissions par passager depuis 1990. Donc le vol que vous avez pris en 1990, vous prenez le même aujourd'hui et vous émettez la moitié moins de carbone* ». ⁷⁸² Sauf qu'une grande majorité de l'humanité ne prenait pas l'avion en 1990. Et aujourd'hui il y a 4 fois plus de passagers, il y a donc un doublement des émissions (voir graphique).

Laurent Castaignède met en garde sur l'**effet rebond** « *Si demain on inventait un avion 2 fois plus économe, les constructeurs diraient on va faire des économies d'énergie de moitié. En fait c'est faux parce que le carburant représente entre 1/4 et la moitié du chiffre d'affaire des compagnies, ça dépend du prix du baril. Et donc si elles économisent du prix du carburant elles vont pouvoir baisser le prix du billet d'une proportion certes inférieure, mais augmenter l'assiette de la population qui va pouvoir prendre ses avions là, et finalement à la fin le trafic augmente. Étonnement la baisse de la consommation des avions fait augmenter la consommation de kérosène, de manière globale. [...] Il faut rechercher des avions plus économes mais il faut absolument faire autre chose.* »⁷⁸³

Au niveau de l'UE cet « effet rebond »⁷⁸⁴ est bien visible : le gain d'efficacité est de 1,5%/an. Il est complétement anéanti par une croissance du trafic de 7%/an⁷⁸⁵. Par ailleurs, on enregistre une forte croissance des jets privés, 40 fois plus consommateurs par passager⁷⁸⁶, et les projets d'avions

777 Sam Morgan, [US airlines attack Germany's planned air ticket tax](#), EURACTIV.com, 4 nov. 2019

778 Kalina Oroschakoff, [EU takes aim at global airline emissions pact. One MEP denounces the carbon reduction scheme as 'an absolute joke.'](#), Politico.eu, 13 juin 2019

779 [L'illusion de l'aviation verte](#), Stay Grounded, sept. 2018 ; Bill Hemmings, [The UN is failing on all fronts to tackle the climate impact of flying](#), Euractiv, 6 juin 2018 ; [Cinq mythes sur le transport aérien](#), Réseau Action Climat, 17 déc. 2015

780 [EU to hold off joining UN aircraft CO2 scheme](#), Transport&Environment, 5 nov. 2018 ; Joël Cossardeaux, [L'UE refuse d'abandonner sa souveraineté sur les émissions de CO2 de l'aviation](#), Les Echos, 12 sept. 2019

781 Fabrice Gliszczynski, ["La compétitivité du transport aérien français est un enjeu majeur" \(Elisabeth Borne\)](#), La tribune 2 mars 2018 ; [Discours d'Elisabeth Borne - Lancement des Assises nationales du transport aérien. Ministère des Transports](#), 20 mars 2018

782 Blandine Levite, ["Honte de prendre l'avion", les compagnies contre-attaquent](#), RTS, 8 nov. 2019 ; Audrey Duperron, [Le secteur aérien prend des mesures contre la honte de prendre l'avion](#), L'Express, 8 nov. 2019 ; Fabrice Gliszczynski, ["Honte de prendre l'avion", les compagnies aériennes s'inquiètent et se mobilisent \(IATA\)](#), La Tribune, 20 mai 2019

783 Benoît Bouscarel reçoit Philippe Duron et Laurent Castaignède, [Se déplacer, mais à quel prix ?](#), France Culture, 15 août 2019 (minute 27')

784 Catherine Bernard, [L'effet rebond: quand économiser l'énergie nous fait consommer plus](#), Slate, 1 mars 2013

785 [Ending aviation's tax holiday](#), Transport&Environment, 7 fév. 2018

786 Jean-Mathieu Pernin, [Jets privés : ils vont quasiment doubler dans les 10 prochaines années](#), RTL, 31 oct. 2019 ; Sylvain Larocque, [L'environnement rattrape les jets privés](#), Journal de Montréal, 26 oct. 2019

supersoniques renaissent, avec le risque de multiplier par 5 la consommation par passager⁷⁸⁷.

En réalité, **l'aviation reste l'un des rares secteurs à projeter une croissance infinie**, jusqu'à +300% d'ici 2050⁷⁸⁸. Ainsi, l'aviation pourrait consommer à elle seule 27% du budget carbone de l'humanité en 2050⁷⁸⁹. 52 nouveaux aéroports sont en projet en Europe et 222 en Asie, ce qui génère également artificialisation des sols, nuisances sonores, pollution de l'air et de nombreuses oppositions⁷⁹⁰ que l'on connaît aussi en France⁷⁹¹.

Chris Goater tente tous les arguments : « *Je ne sais pas à quel point les gens savent par exemple que nous voulons réduire nos émissions* ». Sauf que vouloir ne fait pas tout. On n'apprend pas facilement la danse classique à un éléphant. Et si l'aviation peut gagner en efficacité, le train aussi : des trains plus capacitaires, plus légers, consommant moins permettront à l'avenir de alléger encore la consommation énergétique. Vraisemblablement, **l'aviation restera la mobilité la plus énergivore** et la plus difficile à électrifier. D'autres mobilités, comme le ferroviaire, sont par nature bien plus compatibles avec l'énergie électrique et beaucoup moins énergivores.

(2) Les « compensations » : une usine à gaz pour éviter le plafonnement des émissions

L'aviation échappe à l'Accord de Paris sur le climat (COP21). L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a décidé – à huis clos⁷⁹² – un protocole peu contraignant appelé Schéma de Compensation Carbone pour l'Aviation Internationale (CORSIA).⁷⁹³ CORSIA propose aux compagnies qui le souhaitent de payer à bas prix une « compensation » – donc émettre quand même –⁷⁹⁴ en finançant des projets « verts » – comme planter des arbres⁷⁹⁵. Les actions de compensations cachent souvent une forêt d'effets collatéraux négatifs et relève souvent de l'imposture⁷⁹⁶. Si la présentation est positive, le diable se cache dans tous les détails.⁷⁹⁷ Une analyse descriptive de l'institut Öko a montré que seuls 2% des actions de « compensation » apportent vraisemblablement un effet de réduction réel et non surestimé par leurs promoteurs.⁷⁹⁸ Dans les faits, les projets de compensation sont validés sans critères en Chine et au Brésil (60% du marché mondial de la « compensation »), et vendus à 1€/Tonne de CO₂⁷⁹⁹ (pour comparaison, la France prévoyait un prix de 39 €/TCO₂ en 2018 et 100€/TCO₂ en 2030⁸⁰⁰). L'OACI calcule que la « compensation », sorte d'« *indulgence moderne* », coûtera aux compagnies moins de 1,5% de leur chiffre d'affaire en 2035, ce qui n'incitera que très peu les compagnies à réduire leurs émissions. Il s'agit plutôt d'un « *permis de polluer* » très bon marché.

Par ailleurs, les émissions de l'aviation sont tellement importantes qu'il est peu probable qu'un tel volume de compensation véritable soit possible. De fait seulement 6% des GES de l'aviation seraient à terme compensés⁸⁰¹ et par ailleurs la « compensation » peut s'avérer contre-productive en terme de CO₂⁸⁰², avec aussi des effets néfastes, comme l'accaparement des terres.

787 Laurent Castaignède, [Pour le climat, il faut limiter la vitesse des avions](#), Reporterre, 27 mars 2019 ; [Une startup lève 100 millions de dollars pour construire son avion supersonique](#), Sciences&Avenir et AFP, 4 janv. 2019 ; Olivier Dessibourg, [Les avions supersoniques sont de retour, mais sans grand « bang »](#), letemps.ch, 28 avril 2017

788 William Wilkes, [Airlines Were Supposed to Fix Their Pollution Problem. It's Just Getting Worse](#), Bloomberg, 10 mars 2019 ; [How UN aviation deal is cheating the climate](#), FERN, 27 sept. 2016

789 [CORSIA : l'aviation compensera la croissance de ses émissions](#), Info-compensation-carbone, 17 janvier 2017

790 George Monbiot, [Climate change means no airport expansion – at Heathrow or anywhere](#), The Guardian, 18 oct. 2016

791 Lorène Lavocat, [Devant Airbus, des militants dénoncent l'expansion du trafic aérien](#), Reporterre, 28 août 2017

792 Sandra Laville, [Critics attack secrecy at UN body seeking to cut global airline emissions](#), The Guardian, 11 fév. 2019 ; Toby McIntosh, [No Documents, Closed Doors at the International Civil Aviation Organization](#), eyeonglobaltransparency.net, 1er fév. 2019

793 [Is the aviation industry free-riding on climate change efforts ?](#), France 24, 16 fév. 2018 ; Maxime Combes, [Les compagnies aériennes refusent de freiner le réchauffement climatique](#), Bastamag, 3 oct. 2016 ; ['Green' fossil fuels to be allowed under latest weakening of UN aviation CO2 scheme](#), Transport&Environment, 2 juil. 2018

794 [Les ONG environnementales et les scientifiques défient l'Agence suédoise de l'Énergie – « Arrêtez de soutenir de fausses solutions aux changements climatiques en Ouganda »](#), Carbon Market Watch, 23 Sep 2016

795 Benjamin Neimark, [Planter des arbres pour le climat ? Oui, mais pas n'importe comment](#), The Conversation, 5 nov. 2018

796 Nikki Ekstein, [Carbon Credits Won't Be Travel's Saving Grace](#), Bloomberg, 19 nov. 2019 ; Jillian Ambrose, [Can carbon offsets tackle airlines' emissions problem?](#), The Guardian, 19 nov. 2019 ; Andrew Penman, [Licence to pollute: the sham of carbon offsetting](#), Mirror, 14 nov. 2019 ; Stéphane Amant, [Air France et la neutralité : pourra-t-on voler tranquilles en France dès l'an prochain ?](#), Carbone 4, 7 nov. 2019

797 Magdalena Heuwieser, [The illusion of green flying](#), Heinrich-Böll-Stiftung, 21 sept. 2018

798 [How additional is the Clean Development Mechanism ?](#), Öko-Institut e.V., mars 2016

799 [Le prix du carbone, Levier de la transition énergétique](#), Ministère de l'Environnement, août 2016

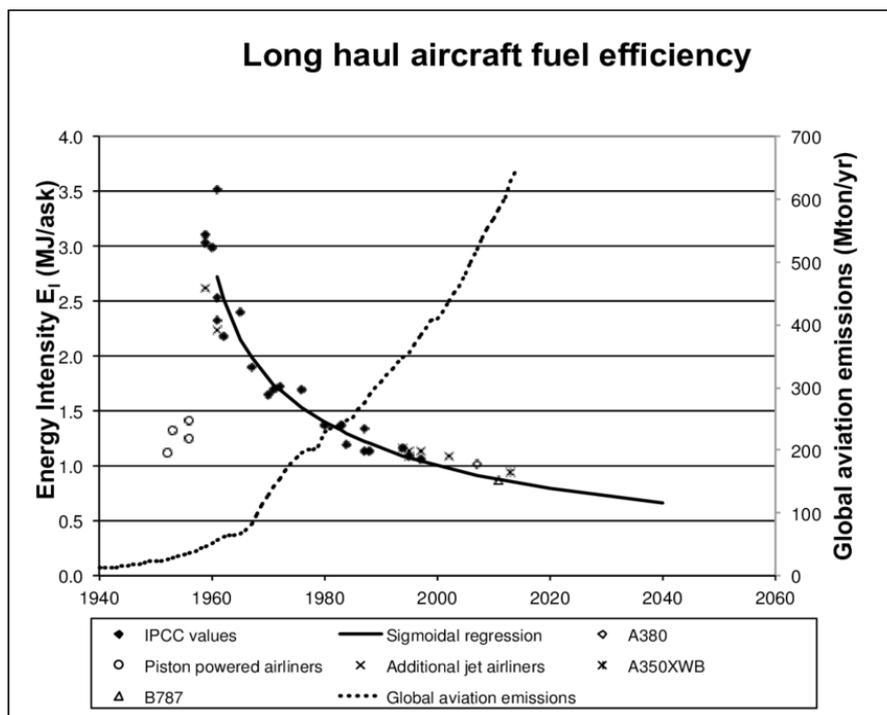
800 Harry Fearnough, Thomas Day, Carsten Warnecke, Lambert Schneider, [Marginal cost of CER supply and implications of demand sources](#), German Emissions Trading Authority (DEHSt) at the German Environment Agency, janv. 2018

801 Bill Hemmings, [The UN is failing on all fronts to tackle the climate impact of flying](#), Euractiv, 6 juin 2018 ; [Cinq mythes sur le transport aérien](#), Réseau Action Climat, 17 déc. 2015

802 [Planter des arbres n'est pas une solution viable pour compenser nos émissions de CO2](#), notre-planete.info, 19 mai 2017 ; [Les ONG environnementales et les scientifiques défient l'Agence suédoise de l'Énergie – « Arrêtez de soutenir de fausses solutions aux changements climatiques en Ouganda »](#), Carbon Market Watch, 23 Sep 2016

(3) Des agrocarburants controversés

Face à l'énorme demande de kérosène, la production d'agrocarburants « exempte de compétition avec la terre et l'alimentation » est hypothétique et difficile à certifier⁸⁰³. La FAO (Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture) a tiré la sonnette d'alarme : les agrocarburants ont été un facteur aggravant des révoltes de vie chère mondialisées en 2008 puis 2011-2012.⁸⁰⁴ Ils favorisent la déforestation⁸⁰⁵, d'autant qu'il faudrait cultiver l'équivalent d'un tiers des USA, (ou 6 fois la France) pour produire assez d'agrocarburant à partir de la *Jatropha*⁸⁰⁶. Par ailleurs, ils sont suspectés d'émettre jusqu'à 3 fois plus de GES que les hydrocarbures fossiles⁸⁰⁷. Les



agrocarburants « nouvelle génération », présentés comme encore plus propres, sont onéreux et nécessitent d'importantes subventions⁸⁰⁸, et les lobbies amènent à définir des critères non soutenables.⁸⁰⁹ Elisabeth Borne annonce une « *Stratégie nationale pour les biocarburants pour l'aérien* »⁸¹⁰. Or subventionner la solution la plus énergivore – l'aviation –, et refuser d'investir dans une alternative peu énergivore – le TdN –, amplifiera les tensions mondiales du futur. A l'avenir, la faim sera d'autant plus difficile à justifier qu'elle est causée par l'aviation « vacances ».

(4) L'espoir dans les « ruptures technologiques » ralentit l'action pour le climat

Pour certaines ONG, l'espoir dans les progrès techniques ralentit l'action pour le climat : le grand public, les acteurs industriels et l'administration publique ont tendance à préférer attendre plutôt que d'agir⁸¹¹. Ainsi le Haut Conseil pour le Climat appelle les ministres à certaines précautions : « *les ruptures technologiques sont incertaines. Il est donc indispensable de ménager plusieurs chemins vers une économie bas-carbone, et de s'assurer que l'objectif de neutralité carbone soit atteint y compris en cas d'innovations futures moins fortes qu'espérées.* »⁸¹²

Déjà en 2018, Nicolas Hulot avait déjà réagi « *c'est un des fantasmes hérité du 20ème siècle [...] que la technologie va surseoir à tous les désordres.* »⁸¹³ En 2019 il ajoute : « *il y a des verrous culturels : il y a des gens qui savent la réalité climatique mais au fond ils n'y croient pas. Ils pensent que la science et la technologie vont trouver à un moment ou à un autre une solution pour faire face à tout ça.* »⁸¹⁴ Pour sa part

803 Pavel Tomanon, [Problems with certifying biofuels, say EU Auditors](#), EurologPort, 22 juil. 2016

804 Dans [Biofuels and food security](#), FAO, juin 2013 on peut lire : « *In less than one decade, world biofuel production has increased five times, from less than 20 billion litres/year in 2001 to over 100 billion litres/year in 2011. The steepest rise in biofuel production occurred in 2007/2008, concomitantly with a sharp rise in food commodity prices (HLPE, 2011a), quickly accompanied by food riots in the cities of many developing countries. In comparison with average food prices between 2002 and 2004, globally traded prices of cereals, oils and fats have been on average from 2 to 2.5 times higher in 2008 and 2011–12, and sugar prices have had annual averages of from 80% to 340% above their 2000–04 prices. These price increases were accompanied by price volatility and price spikes to an extent unprecedented since the 1970s.* »

805 Coralie Schaub, [Huile de palme : «Il fallait choisir entre les Rafale et un grand pas pour la planète»](#), Libération, 19 déc. 2018 ; [Britain and Europe must tighten palm oil supply chains to save forests, EU parliament told](#), The Guardian, 23 fév. 2018 ; Elias Huuhtanen, [Report: Finland's push to use biofuel could cause 'massive deforestation](#), News Now Finland, 7 oct. 2019

806 Ed Cropley, [Breakingviews - Only taxes can close aviation's carbon gap](#), Reuters, 29 juil. 2019

807 [Biofuels won't decarbonise aviation - ICCT](#), Transport&Environment, 6 avril 2017

808 Les entreprises Amyris et Neste Oil (à partir d'huiles potentiellement alimentaires) produisent à 3000-8000\$ /baril.

809 [EU Commission surrenders to United Nations' ICAO on aviation biofuels](#), Transport&Environment, 10 nov. 2017

810 [Commission du développement durable : audition d'Elisabeth Borne](#), Vidéo, Assemblée Nationale, 23 oct. 2018 (minute 1h23'00")

811 Peeters et al., [Are technology myths stalling aviation climate policy?](#), Transportation Research D: Transport and Environment, Vol.44, mai 2016

812 Haut Conseil pour le Climat, [Lettre à Bruno Le Maire, Elisabeth Borne et 5 ministres](#), 3 déc. 2019

813 [Débat avec Nicolas Hulot](#), L'Émission politique, France 2, 22 nov. 2018 (minute 1h21'00") ; Pour De Rugy il n'est pas question que la France entre dans une stratégie de décroissance, il compte sur la technologie, cité dans [Affaire du siècle : le ministre de Rugy ne convainc pas](#), Reporterre, 28 fév. 2019

814 Nicolas Hulot, [convention citoyenne du climat](#), 18 nov. 2019 (minute 27'30")

Laurent Castaignède dénonce « *le messianisme technologique qui consiste à penser que finalement il n'y a rien à changer dans nos modes de vie, [...] il suffit d'attendre un petit peu, pas longtemps, que telle technologie se développe et le problème va se résoudre de lui-même. Le business as usual [...] ça conduit à un climat de +5°C* »⁸¹⁵

A contrepied, J.-B. Djebbari illustre l'espoir dans le progrès industriel et la volonté de ne pas réduire la croissance des mobilités polluantes : « *il y a des perspectives qui veulent engager une forme de décroissance d'un mode, et notamment du mode aérien, au détriment d'un autre qui serait le mode ferroviaire.[...] Les biocarburants sont aujourd'hui à un niveau de maturité tout à fait immédiat. Les avions hybridés sont de maturité relativement proche à 5-7 ans. Et l'avion à coût carbone nul si lui est probablement plus lointain, [...] nous avons l'ensemble des blocs technologique qui permet d'envisager en France d'envisager un jour une aviation d'un coût carbone nul.* »⁸¹⁶ Pourtant, les industriels eux-mêmes identifient de nombreux obstacles.⁸¹⁷

Pendant trois décennies, le **mythe du « diesel propre »**⁸¹⁸ a été relayé par les gouvernements qui offrirent d'importants avantages fiscaux au diesel. Plus récemment l'industrie automobile promettait des progrès techniques d'ici 2020 pour réduire la consommation des **voitures à 2L/100km**⁸¹⁹ (objectif posé par la Loi de Transition Écologique⁸²⁰) puis 1L/100km⁸²¹. Depuis, les constructeurs ont triché sur les chiffres⁸²², alors que la consommation augmente : les véhicules sont désormais plus lourds⁸²³, avec un calcul fiscal qui les favorise.⁸²⁴ Éternelle répétition, l'aviation joue sur les effets d'annonces et l'émotionnel, pour faire reposer les espoirs sur d'hypothétiques futures solutions technologiques, générant ainsi un mythe de l'« aviation propre »⁸²⁵. Cette communication permet de gagner du temps, de reporter la mise en place des réglementations et des quotas d'émissions⁸²⁶, et de justifier les cadeaux fiscaux et les aides à l'aviation. Les projets de taxation démarrés dans certains pays, ainsi que le mécanisme européen ETS⁸²⁷ risquent ainsi d'être mis de côté. Et pourtant l'hypothèse d'une rupture technologique sur l'aviation qui réduise drastiquement son impact est beaucoup moins probable que dans d'autres secteurs.

A.2/ L'avion atteint son apogée ?

L'Agence Européenne de l'Environnement (EEA) considère que les investissements dans les aéroports régionaux n'ont pas tenu leurs promesses. Ceux-ci constituent même **un frein pour la bascule vers des modes de transports plus écologiques**. Ces investissements sont désormais classés comme « peu rentables »⁸²⁸.

L'aviation présente une **forte vulnérabilité vis-à-vis du prix de l'énergie**, puisque c'est transport le plus énergivore.⁸²⁹ Depuis les années 2000, les cours de l'énergie sont instables et fluctuent en forme de « tôle ondulée ». ⁸³⁰ Des pics ont eu lieu en 2008 et 2011-2013 avec des conséquences particulièrement

815 [Laurent Castaignède : Ecologie, Transport et Mythomanie](#), Thinkerview, 2 juil. 2019

816 J-B Djebbari, intervention sur le débat, "[promouvons les auto-trains et Intercités de nuit](#)", Sénat, 20 nov. 2019 (20h06') [[version texte](#)] ;

817 Fabrice Gliszczynski, [Aviation sans CO2 : oublions l'avion électrique, la solution est ailleurs, dit Safran](#), La Tribune, 9 déc. 2019

818 Bélih Nabli, [NOV : « les méfaits du diesel, une affaire politique »](#), Blogs.Libération, 24 mars 2019 ; [Communiqués de presse, Sortie du diesel](#), The Greens/EFA, 2018 ; [Dieselgate : des ONG appellent le gouvernement à renforcer les normes anti-pollution](#), Environnement Mag, 4 oct. 2017

819 Thierry Etienne, [Une voiture consommant moins de 2 l/100 km dès 2020](#), Le Figaro, 17 sept. 2014

820 L'« [objectif national de 2 litres aux 100 kilomètres](#) » est posé dans l'[article 36 de la Loi de Transition Écologique](#), 17 août 2015

821 Thierry Etienne, [Une voiture consommant moins de 2 l/100 km dès 2020](#), Le Figaro, 19 sept. 2014 ; [Jusqu'où va descendre la consommation ?](#), Autojournal, 16 déc. 2015

822 Adrien Gaboulaud Interview de l'eurodéputée Karima Delli, "[Sur le diesel, les constructeurs continuent de mentir](#)", Paris Match, 16 sept. 2019 ; Stéphane Mandard, [Pollution : à Paris, même les diesels les plus récents dépassent largement les normes](#), Le Monde, 10 sept. 2019 ; Erwan Benezet et Emilie Torgemen, [Diesel : l'indépendance des contrôles antipollution en question](#), Le Parisien, 24 mars 2019 ; Karima Delli, [Gilets jaunes : "Et si les constructeurs automobiles payaient leur part ?"](#), L'Obs, 13 nov. 2018 ; [Vers un nouveau "Dieselgate" ? Nissan avoue des falsifications de contrôles de pollution](#), Sud-Ouest, 9 juil. 2018

823 [La popularité croissante des SUV fait augmenter les émissions de CO2 de la flotte belge](#), RTBF, 7 janv. 2019 ; Marine Jobert, [Les SUV, fléaux pour le climat... et les piétons](#), Journal de l'environnement, 1 août 2018 ; Gersh Kuntzman, [Report: Drivers Get More Protection — The Rest of Us Get Slaughtered](#), StreetsBlog USA, 22 oct. 2019 ; [European new car CO2 emissions are rising because of heavier, bigger diesels](#), Transport&Environment, 23 avril 2018 ; Essor des SUV aux USA : le nombre de piétons tués atteint son plus haut niveau depuis 28 ans, [Mathieu Chassignet](#), Twitter, 1 mars 2019 ; Jean-Michel Hauteville, [A Berlin, le 4 x 4 en ville fait polémique](#), Le Monde, 17 sept. 2019 ; F. Pouliquen, [Un raz-de-marée de SUV... au grand dam de l'environnement?](#), 20 Minutes, 12 mars 2019

824 Éric Béziat, [Le drôle de calcul du malus écologique automobile](#), Le Monde, 25 oct. 2018

825 Lorène Lavocat, [Les fantasmes d'une aviation écologiquement responsable](#), Reporterre, 15 janv. 2018 ; [The illusion of Green Flying](#), Finance&Trade Watch, nov. 2017 ; Voir par exemple : Michel Gay, [Solar Impulse : une expérience contre-productive](#), Contrepoints, 24 mai 2015 ; Anton Suwalki, [Solar Impulse 2 n'est pas l'avion du futur](#), Contrepoints, 15 mars 2015

826 Peeters et al., [Are technology myths stalling aviation climate policy?](#), Transportation Research D: Transport and Environment, Vol.44, mai 2016

827 Frédéric Simon, [La révision du système ETS pour l'aviation arrive à grands pas](#), Euractiv.com, 12 déc. 2016

828 [Infrastructures aéroportuaires financées par l'UE: des investissements peu rentables](#), Cour des Comptes Européenne, 2014

829 [Pour un report modal du transport aérien vers les Intercités de nuit](#), Cahier d'acteur, Assises Nationales du Transport Aérien [refusé], 19 sept 2018

830 [Vidéo] Interview de Olivier Berruyer, [Va-t-on manquer de pétrole dans 2 ans en 2020 ?](#), Les Crises, 16 mars 2018

critiques sur le secteur aéronautique⁸³¹. Le carburant représente 15 à 30% du prix du billet⁸³² et même jusqu'à 45% des coûts pour certaines compagnies low-cost⁸³³.

En juin 2008, le directeur général de l'IATA (qui représente 240 compagnies aériennes et 94 % du trafic international) estime que « *l'industrie du transport aérien est en crise. Peut-être la plus grande crise à laquelle nous ayons jamais été confrontés* ». Cette année-là 25 compagnies ont cessé leurs activités⁸³⁴. Le pic suivant en 2011-2013 a coïncidé avec 15 faillites⁸³⁵. 5 faillites sont enregistrées lors du pic de moindre importance en 2017-2018⁸³⁶. Le PDG de Ryanair pronostique qu'il ne restera que 4 ou 5 compagnies en Europe vers 2023. « *L'Europe se consolidera de la même façon que le marché nord-américain* », où le nombre de grandes compagnies est passé de neuf à cinq dans les années 2000.⁸³⁷ Cela aura pour effet de faire augmenter le prix des billets. Événement symbolique : en 2019, Ryanair annonce des pertes dues entre autres au prix de l'énergie.⁸³⁸

Quand les prix du pétrole augmentent, il apparaît plus clairement, tant pour les mobilités que pour l'alimentation, que les ressources terrestres sont finies. Si l'aviation consomme des productions agricoles comme carburant, cela aggravera les révoltes de vie chère et les émeutes de la faim.⁸³⁹ Une perspective à prendre en compte dans les « *changements de paradigmes* » du 21^{ème} siècle.

En 2017, un premier jugement historique a été rendu par un tribunal autrichien, pour interdire – temporairement – la construction d'une 3^{ème} piste à l'aéroport de Vienne :

« *l'impact en termes d'émissions de CO₂ excède les aspects positifs* ». Selon des expertises demandées par les juges, la construction et l'exploitation de la piste aboutirait à une hausse d'environ 2% des émissions nationales de GES liés aux transports, alors que l'Autriche s'est engagée à diminuer de 2,25% d'ici 2020 l'impact de ce secteur.⁸⁴⁰ En 2019, l'Autorité Environnementale a plaidé de manière similaire face au projet d'agrandissement de l'aéroport de Marseille. Elle demande « *démontrer la compatibilité du projet avec l'engagement de la France à atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050.* »⁸⁴¹ En 2020, la mairie de Barcelone propose de reporter de nombreux vols sur le train et de **remettre en cause pour raisons environnementales l'agrandissement de l'aéroport**⁸⁴², tandis que 60 maires d'Ile de France demandent l'annulation de l'agrandissement de Roissy.⁸⁴³

Par ailleurs l'aviation est désormais une **technologie mûre**. Airbus n'arrive plus à concevoir de nouveaux modèles d'avions, ni même à mener à terme bien des projets d'innovation. Après l'arrêt du programme A380⁸⁴⁴, il n'y a plus d'aussi grands projets de recherche. Même avec des carnets de



831 François Bostnavaron, [Les compagnies aériennes incapables de résister à l'envolée du prix du pétrole](#), Le Monde Economie, 26 juil. 2008 ; B. T., [La hausse du pétrole menace le modèle des compagnies à bas coûts](#), Les Echos, 4 juin 2008

832 Marion Mathus & Mathilde Frézouls, [Des vacances au kilomètre](#), QOF - ADEME, 2018

833 Caroline Bruneau, [Climat : comment l'aviation civile atteindre une croissance neutre en carbone à partir de 2020 alors que le trafic aérien international aura doublé d'ici 2030 et triplé d'ici 2050](#), Atlantico Green, 15 Mai 2016

834 [2008 en aéronautique](#), Wikipedia

835 Faillites des compagnies aériennes : Athen Airways - Janvier 2011, Baboo Airlines, Viking Hellas - Novembre 2011, Spanair - Février 2012, Air Madrid - Mars 2012 ; Aerosur, Skyways Express, City Airline, Cimber Sterling - Mai 2012, Air Finland - Juin 2012 ; OLT Express Poland - Février 2013, Malev - Mars 2013, Iberia world Airline - Avril 2013, OLT Express Regional - Avril 2013, Windjet - Mai 2013

836 Alitalia, Air Berlin, Monarch Airlines en octobre 2017, Darwin Airline décembre 2017, SkyWork Airlines en sept. 2018

837 Victoria Bryan, [Aviation: La faillite des petites compagnies sert les grandes](#), l'Usine Nouvelle, 3 Oct. 2017

838 [Ryanair finit l'année 2018 dans le rouge et se réorganise](#), AFP, 4 fév. 2019 ; [Ryanair post first loss since 2014 amid fare cuts](#), BBC, 4 fév. 2019

839 Loopsider, [Le point commun de la plupart des mouvements sociaux dans le monde, en France, en Amérique du sud, en Iran? Le prix de l'essence qui augmente!](#), Twitter, 29 nov. 2019

840 F.M. avec AFP, [L'agrandissement de l'aéroport de Vienne interdit à cause... du réchauffement climatique](#), *Le Moniteur.fr*, 10 févr. 2017 ; Malheureusement le jugement n'a pas été confirmé en appel : [Austria court approves construction of third runway at Vienna Airport](#), Airport Technology, 20 mars 2019

841 Megan Darby, [Marseille airport expansion stalled on climate grounds](#), Climate Change News, 30 juil. 2019 ; Autorité environnementale, [Avis délibéré, Extension et modernisation du terminal T1 de l'aéroport de Marseille](#), CGEDD, 24 juil. 2019 ; J. Vogel, J. Millward-Hopkins, Y. Oswald, [We can't expand airports after declaring a climate emergency – let's shift to low-carbon transport instead](#), The Conversation, 29 juil. 2019

842 Raúl Montilla, [Barcelona pide revisar ambientalmente la ampliación del Aeropuerto de El Prat](#), La Vanguardia, 14 janv. 2020

843 Video BFM TV, [Non au Terminal4 de Roissy](#), Twitter, 17 janv. 2020

844 Oihab Allal-Chérif, [Airbus A380: A high-tech marvel that didn't live up to its promise](#), The Conversation, 21 fév. 2019 ; Stéphanie Mora, [Arrêt de l'A380 - L'écologiste Gérard Onesta : "On voyait depuis le départ que c'était voué à l'échec"](#), France Bleu, 14 fév. 2019

commandes remplies, les effectifs d'Airbus se réduisent⁸⁴⁵ tandis que des annulations de commande restent possibles. En ce sens l'aviation a peut-être déjà atteint son apogée. Par contre, en termes de nouvelle opportunité industrielle, **le TdN a un fort potentiel de croissance.**

Anticiper une bulle de l'aviation : aider le secteur à atterrir

La forte croissance de l'aviation a été propulsée par les faibles prix de l'énergie, par les exonérations fiscales et l'absence de prise en compte des externalités environnementales. Ces trois facteurs risquent dans les prochaines années de se renverser et faire ainsi éclater une bulle de l'aviation après 2 décennies de croissance trop rapide⁸⁴⁶.

Les impacts sociaux seraient non négligeables, avec par exemple des familles séparées par le manque de mobilité après plusieurs décennies de transport « trop bon marché ». Anticiper le plus en amont possible les évolutions est aussi une nécessité pour les constructeurs aéronautiques, dont Airbus. Pour le consultant Michel Polacco « *descendre en cadence est épouvantable pour l'entreprise et ses sous-traitants* ». ⁸⁴⁷

Mettre fin aux exonérations fiscales permettrait de moduler le prix du kérosène et de stabiliser puis de réduire l'activité du secteur de manière durable, en anticipant les conditions d'avenir. Pour le gouvernement, il s'agit d'**envoyer sans attendre un signal clair, pour aider l'aviation à se recentrer** là où elle conserve plus de pertinence, en particulier **sur les liaisons intercontinentales**. Déjà en 2019, Ryanair évoque une « sur-offre »⁸⁴⁸, tandis que la croissance ralentit⁸⁴⁹.

A.3/ Agir sur les subventions et la fiscalité pour promouvoir le changement culturel #flygskam

Le courage politique est nécessaire pour modérer le trafic aérien : fixer un plafond d'émissions, réduire les subventions et augmenter la fiscalité.⁸⁵⁰ Les exemples positifs sont déjà là : **le Canada taxe l'aviation domestique**, qui représente 85% du total national, à environ 7 €/Tonne de carbone en 2018 et jusqu'à 33 €/T en 2022.

Les régions et collectivités locales subventionnent l'aviation, dans une certaine opacité : il est complexe d'identifier l'ensemble des subventions qui ne sont pas recensées ensemble par aucune autorité publique. Elles sont donc à rechercher dans les délibérations des multiples collectivités locales, ce qui matériellement impossible.

Une étude (partielle) a été menée en 2019⁸⁵¹. D'autres données sont à trouver aussi dans le rapport sur les aides d'État⁸⁵², ou au hasard dans la presse : la Nouvelle Aquitaine financerait pour 6,3 M€/an ses aéroports.⁸⁵³ La région AURA subventionne également⁸⁵⁴. L'aéroport de Tours bénéficierait de 3,5 M€/an de subventions régionales.⁸⁵⁵ Comme pointé du doigt par l'ONG européenne Transport&Environnement⁸⁵⁶, en Europe, c'est la région Occitanie qui finance le plus ses aéroports, avec plus de 33 M€ en 2019⁸⁵⁷ pour 10 aéroports⁸⁵⁸ (à comparer aux 300 M€ consacrés aux TER). A cela s'ajoute 9 M€ de cofinancement des collectivités locales : l'Occitanie serait la région d'Europe qui maintient le plus exagérément sous perfusion des aéroports au bénéfice de Ryanair.

845 Ils sont passés de 144 000 en 2013 à 134 000 à 2018, voir [Airbus sur Wikipedia](#) ; [Comment Airbus s'apprête à tailler dans ses effectifs](#), BTM Business, 23 nov. 2016 ; [Baisse des effectifs : Airbus confirme vouloir négocier avec les syndicats](#), Actu Toulouse, 5 mars 2018

846 Daniel Schneidermann, [Aviation : bienvenue vers le crash !](#), Arrêt sur Image, 10 juil. 2018 ; Nicolas Robertson, [Nouveau record de trafic aérien, avec plus de 200 000 avions en vol le même jour](#), L'Usine Nouvelle, 6 juil. 2018

847 « *il faut en moyenne 3 ans pour augmenter les capacités de production, sachant que nous sommes sur un marché où il peut y avoir aussi de brutaux retours de manivelle. L'urgence est toujours à la prudence car si monter en cadence est difficile, descendre en cadence est épouvantable pour l'entreprise et ses sous-traitants [...] L'intérêt d'Airbus c'est que les choses se fassent de manière assez linéaire dans la continuité et avec une certaine stabilité.* », Interview de Michel Polacco, consultant aéronautique, La Dépêche, 1^{er} août 2019

848 [Aérien : le spectre d'une baisse de la demande plane sur le marché low cost](#), Les Echos, 29 juil. 2019

849 [La croissance du trafic aérien ralentit en Europe, selon ACI Europe](#), AFP, 8 août 2019

850 Annabelle Laurent, [Climat : faut-il taxer ou boycotter l'avion ?](#), Usbek & Rica, 14 avr. 2019

851 Jacques Pavau, [Aides publiques au transport aérien](#), Association "Qualité Mobilité", 30 juin 2019

852 Michel PINET et Jean-Marcel PIETRI, [Aides d'État pour les aéroports de moins de 700 000 passagers](#), CGEDD, mars 2016

853 Pour 6,2 Millions de passagers/an (+83 % en 10 ans). La Région a pris une participation de 25 % dans 11 aéroports : Biarritz, Pau, Bergerac, La Rochelle, Brive, Limoges, Agens Poitiers, Bordeaux. Source : Journal de la région Nouvelle Aquitaine, n°2, printemps 2018

854 Isabelle Jarjaille, [Aéroports d'Auvergne-Rhône-Alpes : Vinci s'enrichit sur le dos du contribuable](#), Mediacités, 22 oct. 2019

855 « La région Centre Val de Loire, la Ville, la Métropole dépensent ensemble 3,5 M€/an, dont 2,8M€ de subventions directes de la compagnie Ryanair seul opérateur de l'aéroport de Tours », témoignages d'élus d'opposition, sept. 2019

856 [Analysis of state aid to selected Ryanair airports](#), T&E, juil. 2019 ; Le rapport pointe des subventions de 0,65 M€ du CD12 (Conseil Départemental de l'Aveyron), 0,595M€ de l'Agglo de Carcassonne, 0,64 M€ du CD66, 3,7M€ de l'agglo de Nîmes, 1,25M€ de l'agglo de Béziers, 1,26M€ Agglo d'Adge, 0,22 M€ de l'agglo de Sète, 0,6M€ du CD34. Les chiffres pour les autres aéroports (dont Tarbes) sont manquants.

857 Les aides de la région aux aéroports de Béziers, Perpignan, Tarbes et aux lignes OSP de Paris vers Castres, Rodez, Brive, Tarbes s'élèvent à 26,45 M€ en 2019. Les investissements pour l'aéroport de Carcassonne s'élèvent à 7,15M€. Lire : [Budget primitif 2019, rapport de présentation](#), région Occitanie, 20 déc. 2018 ;

858 Justine Prados, [Occitanie : dix aéroports, 11,5 millions de passagers](#), La Dépêche, 11 juil. 2017 ; [Carcassonne : la Région se penche à nouveau sur l'impact socio-économique de l'aéroport](#), L'Indépendant, 2 janv. 2019

En 2019, la jeune activiste du climat Greta Thunberg est arrivée à Davos depuis Stockholm en empruntant des trains de nuit et de jour⁸⁵⁹, tandis que de plus en plus d'avions privés étaient attendus... pour parler du climat.⁸⁶⁰ Initié en Suède le mouvement **#Flygskam, ou la « honte de prendre l'avion »** se développe en Europe⁸⁶¹. Il apporte un changement dans les comportements de déplacements, pour éviter l'avion et favoriser le train⁸⁶². Dès 2019 le nombre de passagers sur les vols domestiques suédois a diminué de 9 %.⁸⁶³ Des campagnes #flygskam voient le jour aussi en France⁸⁶⁴. Au final, même KLM encourage les voyageurs à NE PAS prendre l'avion sur certaines liaisons⁸⁶⁵.

L'avion et le tourisme lointain ont longtemps été vantés comme favorisant l'échange culturel. Toutefois un voyage de moins de 2 semaines dans une ville étrangère accablée par le sur-tourisme, ce n'est pas vraiment un échange culturel idéal. Pour la rencontre culturelle, il est nécessaire de prendre le temps. Pour un voyage en Asie, il n'est donc pas irréaliste de proposer de dédier une semaine au voyage en TdN. Cela peut même être attractif⁸⁶⁶, d'autant plus si les liaisons s'améliorent.

Au Royaume-Uni 70% des vols sont réalisés par 20% de la population⁸⁶⁷, or les voyageurs fréquents sont des personnes de haut niveau d'éducation et de revenu : il est possible de **sensibiliser**⁸⁶⁸. La honte à « trop voler »⁸⁶⁹ a abouti à la démission d'un responsable de l'ONU⁸⁷⁰. 6% des français⁸⁷¹, des professionnels⁸⁷² ainsi que de nombreuses personnalités⁸⁷³ et institutions⁸⁷⁴ renoncent déjà à l'avion.

Annexe B. Une vision pour 2030 : sortir de l'hypermobilité pour réussir la réduction des déplacements

B.1/ Effets d'annonces et surabondantes levées de fonds pour les start-up de la mobilité

En l'an 2000, la bulle spéculative des start-up internet a explosé.⁸⁷⁵ Mais 20 ans plus tard, les start-up du numérique et de la mobilité bénéficient à nouveau de considérables financements privés et publics, souvent sans réels retours sur investissement⁸⁷⁶. **« Uber perd chaque trimestre des sommes colossales et cherche en Europe des partenariats avec les autorités publiques. La plupart de ces start-up vivent en fait sur une disponibilité sans précédent d'argent privé qui ne sait où s'investir et qui finance à fonds perdus des déficits d'exploitation, en espérant des bénéfices virtuels bien incertains. Cela ne durera pas. »**⁸⁷⁷ analyse Jean Coldefy, chargé de mission sur les Mobilités numériques pour Transdev.

Le gourou de l'hypermobilité **Elon Musk** a pu risquer une faillite sur sa marque de voitures Tesla⁸⁷⁸.

-
- 859 Axel Leclercq, [Greta Thunberg à Davos : après 32h de train, elle bouscule les puissants](#), PositivR, 24 janv. 2019
- 860 Rebecca Ratcliffe, [Record private jet flights into Davos as leaders arrive for climate talk](#), The Guardian, 22 janv. 2019
- 861 Nina Godart, [La "honte de prendre l'avion" va plomber la croissance de l'aérien et les revenus d'Airbus](#), BFM, 9 oct. 2019 ; Concepcion Alvarez, [\[J'agis pour la planète\] J'arrête de prendre l'avion](#), Novethic, 29 juil. 2019 ; Anne-Françoise Hivert, [De plus en plus de Suédois acceptent d'avoir « honte de voler » en avion](#), Le Monde, 2 avril 2019
- 862 Anne-Françoise Hivert, [Baisse du trafic aérien en Suède, plombé par la « honte de voler »](#), Le Monde, 23 août 2019
- 863 [Sweden sees rare fall in air passengers, as flight-shaming takes off](#), BBC, 10 janv. 2020
- 864 Nicolas Meyrieux, [Défi 9 : choisir de moins prendre l'avion](#), On est prêt, Youtube, 17 déc. 2019 ; Julien Goguel, [Nous ne prendrons plus l'avion !](#), Libération, 11 fév. 2019 ; Jean-Paul Fritz, [Chiche de ne pas prendre du tout l'avion en 2019 ?](#), L'Obs, 19 déc. 2018 ; [Le ciel Attendra](#), enquête, Le Monde, 25 fév. 2019 ;
- 865 Aurélien Bigo, [Cet été, je suis les conseils de KLM... je ne prends pas l'avion pour les vacances !](#), Twitter, 19 juil. 2019
- 866 [Wien Westbf - Lhasa by train: 11010 km in 9 days, 13 hours and 33 minutes](#), Video, 25 mai 2015 ; @RogerTyersUK, [« 21 trains booked for my no-flying fieldtrip to China »](#), #flyless, Twitter, 4 avr. 2019
- 867 Voir aussi Ted Thornhill, [Revealed: Nearly a quarter of Brits have never been on a plane or visited a European capital](#), Daily mail, 7 déc. 2016
- 868 Marion Mathus & Mathilde Frézouls, [Des vacances au kilomètre](#), Qu'est-ce qu'on fait ? ADEME
- 869 Pascale Krémer, [L'avion, plaisir coupable de l'écolo voyageur](#), Le Monde, 22 fév. 2019
- 870 [UN environment chief resigns after frequent flying revelations](#), The Guardian, 20 nov. 2018
- 871 [Pollution : abandonner l'avion pour l'environnement](#), France 2, 22 mai 2019 ; Guillaume Poingt, [Ces Français qui ne prennent plus l'avion pour préserver la planète](#), Le Figaro, 29 avr. 2019 ;
- 872 [Le "flygskam", la honte de prendre l'avion, frappe de plus en plus d'expats](#), Le Temps, 19 avril 2019 ; Emine Saner, [Could you give up flying? Meet the no-plane pioneers](#), The Guardian, 22 mai 2019 ; Peter Kalmus, [A climate scientist who decided not to fly](#), GRIST, 21 fév. 2016
- 873 Jean-Marc Jancovici, ["ce n'est pas un gros sacrifice que de renoncer à l'avion"](#), L'Opinion, 23 nov. 2018
- 874 [L'Université de Genève veut réduire les voyages en avion](#), La Tribune de Genève, 4 sept. 2019 ; [L'Etat de Genève veut limiter les voyages en avion de son personnel](#), RTS, 1 mars 2019 ; A.-F. Hivert, [Pour lutter contre le réchauffement climatique, les journalistes de « Politiken » prendront moins l'avion](#), Le Monde, 16 janv. 2019
- 875 [Finances : de la bulle internet à la crise des subprimes](#), L'Obs, 22 déc. 2009 ; [Bulle internet](#), Wikipedia.
- 876 Voir aussi : Clémence Boyer, ["Start-up arrêtons la mascarade"](#), Les Echos, 9 fév. 2018 ; Jean-Charles Simon, [Pourquoi la bulle technologique va bientôt exploser](#), La Tribune, 1 oct. 2015
- 877 M.-H. Poingt interview Stéphane Schultz et Jean Coldefy, [Deux experts s'opposent sur l'Assistant mobilité de la SNCF, VRT](#), 2 juil. 2019 ; Uber lève beaucoup de fonds : Nicolas Rauline, [Le buzz des Etats-Unis : une dernière levée de fonds avant la Bourse pour Uber](#), Les Echos, 14 mars 2019 ; mais ne fera peut-être jamais de bénéfices : Alison Griswold, [Uber's free-wheeling era of growth is coming to an end](#), Quartz, 3 déc. 2019 ; Len Sherman, [Why Can't Uber Make Money?](#), Forbes 14 déc 2017 ; Hubert Guillaud, [Startups et licornes : le blitzscaling en ses limites](#), Internetaactu, 20 fév. 2019
- 878 Philippe Gauthier, [Tesla au bord de l'abîme](#), Energie et Environnement, 29 mars 2018 ; Jean-Christophe Féraud, [Tesla sur la bande d'arrêt](#)

Le fonds spéculatif John Thompson analyse que « *Tesla vaut deux fois plus que Ford, mais Ford a fabriqué 6 millions de voitures l'an dernier et gagné 7,6 milliards de dollars, tandis que Tesla a construit 100 000 voitures et perdu 2 milliards de dollars. Je n'ai jamais rien vu d'aussi absurde dans ma carrière.* »⁸⁷⁹ Musk est le champion de la levée de fond par le rêve de mobilités futuristes : au programme un tunnel routier circulé à 250km/h⁸⁸⁰ ou la fusée à changer d'hémisphère⁸⁸¹. Des sommes importantes sont ainsi investies pour des projets sans modèle économique, comme **Hyperloop**⁸⁸² qui porte particulièrement des fruits sur les territoires où les projets LGV avortés ont laissé une profonde frustration, l'Occitanie et le Limousin⁸⁸³.

Alors qu'une communication abondante promeut les mobilités futuristes⁸⁸⁴, la liste des innovations ratées s'allonge⁸⁸⁵, avec la débâcle des **vélos en « free floating »**⁸⁸⁶, la difficulté des scooters électriques⁸⁸⁷, et des escoqueries dévoilées comme le bus antibouchons⁸⁸⁸. Le bilan écologique de ces innovations est hasardeux⁸⁸⁹. En particulier les VTC (ou encore les livraisons générées par le e-commerce⁸⁹⁰) sont suspectés d'accroître la congestion, la pollution ou les accidents aux États-Unis⁸⁹¹, comme en Europe.⁸⁹²

B.2/ Promouvoir encore la voiture (électrique, autonome...) ou investir pour en sortir

En 2016, des effets d'annonces ont remis à la mode le rêve déjà ancien⁸⁹³ de **voiture autonome**.⁸⁹⁴ Déjà en 2019, l'euphorie retombe⁸⁹⁵. Le **véhicule autonome** vit déjà des échecs, soit parce qu'il génère des d'accidents⁸⁹⁶, soit parce que la vitesse d'exploitation est trop réduite (actuellement autour de 5 à 30 km/h)⁸⁹⁷, ou encore pour le surcoût écologique⁸⁹⁸ ou leur inefficacité économique⁸⁹⁹. Dans l'optique start-up, dans un premier temps tout va bien puisque les levées de fonds sont réussies.⁹⁰⁰ Mais pour le directeur de Recherche en Intelligence Artificielle Luc Julia « *On promet beaucoup de choses. [...] L'autonomie à 100% n'existera jamais, tout simplement parce que la charge cognitive de la conduite est beaucoup trop*

[d'urgence](#), Libération, 17 avril 2018

879 [Nuages au dessus de Tesla](#), Auto Ecologique, 18 avril 2018

880 Camille Combe, « [Dig, baby, dig](#) », La Fabrique de la Cité, 14 déc. 2018 ; [Elon Musk dévoile son tunnel censé révolutionner les transports urbains](#), Le Parisien, 19 déc. 2018

881 Andrew J. Hawkins, [Elon Musk's idea for commercial rocket travel on Earth would be a logistical nightmare](#), The Verge, 29 sept. 2017

882 Rappelons que le *concorde* est un mode de transport à plus de 2000 km/h qui a été en service de 1976 à 2003. Cependant aller vite coûte très cher, ce qui rend probable un échec commercial. Construire des tubes sous vide sera vraisemblablement encore beaucoup plus onéreux qu'une LGV... Hyperloop n'est probablement pas viable économiquement, « *le modèle économique n'existe pas* ». Voir aussi : Eric Vagnier, François Lenglet, [Hyperloop : un vrai projet d'avenir ou science-fiction ?](#), RTL, 4 août 2017.

883 Olivier Cognasse, [Hyperloop, l'hyper entourage pour ses détracteurs](#), L'Usine Nouvelle, 21 mai 2018

884 Jérôme Colombain, [Nouveau monde. A quoi ressemblera la "ville algorithmique" ?](#), Franceinfo, 11 juil. 2018 ; [Un Paris-Rouen-Le Havre en vingt minutes : comment des ingénieurs imaginent les transports du futur](#), Paris-Normandie, 29 juil. 2018

885 Olivier Razemon, [Route solaire, aérotrain, Autolib', etc. Voyage au cimetière des innovations ratées](#), Le Monde, 26 déc. 2018

886 Lionel Steinmann, [A Paris, l'offensive du vélopartage à la chinoise a fait long feu](#), Les Echos, 11 mars 2019 ; Alexandre Boero, [Les vélos en libre-service Ofo ne roulent déjà plus à Paris](#), Clubic, 20 déc. 2018 ; Alison Griswold, [Bike-sharing company Ofo is dramatically scaling back in North America](#), Quartz, 19 juil. 2018 ; [Nouveau revers pour les vélos Gobeebike, qui quittent Paris](#), Reuters, 23 fév. 2018 ; [Vélos responsables ou vélos prédateurs ? Vélib' ou « free floating » ?](#), The Conversation, 21 février 2018 ; [Vélo libre service : la bulle est-elle en train d'éclater ?](#), Maddynews, 5 janv. 2018 ; [Les géants chinois du vélo en libre-service ne sont toujours pas bénéficiaires](#), Le nouvel Economiste, 4 déc. 2017

887 Adrien Lelièvre, [Scooters électriques : COUP va mettre un terme à son activité à Paris. La filiale de l'équipementier Bosch, qui utilisait des scooters de la marque taïwanaise Gogoro, arrête également son service à Berlin, Tübingen et Madrid](#), Les Echos, 25 nov. 2019

888 H. B., [Chine: Le bus «anti-bouchons» était une escoquerie](#), 20 Minutes, 2 sept. 2016 ; Marie Lizak, [Chine : Le bus anti-bouchon a roulé pour la première fois](#), TFI, 3 août 2016

889 E.G., [Le bilan carbone des trottinettes électriques est plus élevé que celui des transports en commun](#), Environnement Magazine, 26 nov. 2019

890 Eric Ballot, Laetitia Dablan, « [Il sera bientôt impossible de maîtriser les impacts de la logistique urbaine](#) », Le Monde, 24 janv. 2019

891 Leila Marchand, [La difficile évaluation de l'impact d'Uber sur le trafic d'Île-de-France](#), Les Echos, 9 mars 2019 ; Mathieu Chassignet, [impacts des VTC mesurés aux Etats-Unis "All the Bad Things About Uber and Lyft In One Simple List"](#), Twitter, 5 fév. 2019 ; Angie Schmitt, [Study: Uber and Lyft are Increasing Traffic Deaths](#), StreetsBlog USA, 24 oct. 2018

892 Dave Keating, [Uber Adding To Air Pollution In Europe](#), Forbes, 20 nov. 2019 ; Nico Muzi, [Uber adds to pollution and traffic in European cities too](#), T&E, 21 nov. 2019

893 Marcel Robert, [Le futur cauchemardesque de la voiture autonome](#), Carfree, 17 mars 2016

894 Sophie Swaton et D. Bourg, « [La promesse de la voiture autonome n'engage que ceux qui veulent y croire](#) », Le Monde Économie, 20 déc. 2017 ; Allison Arieff, [Automated Vehicles can't save cities](#), The New York Times, 27 fév. 2018 ; Richard Florida, [Driverless Cars Won't Save Us](#), Citylab, 21 nov. 2017 ; [La généralisation de la voiture autonome n'est pas pour demain](#), Le Point, 7 sept. 2017

895 [L'euphorie retombe autour des véhicules autonomes](#), Le Point, 5 mars 2019 ; FD, [Véhicule autonome : Orfeuil et Leriche reprennent le volant](#), VRT, 12 Mar 2019

896 Cédric Pinatel, [La voiture autonome d'Uber s'est crashée 38 fois](#), Turbo, 8 nov. 2019 ; [Accident mortel d'Uber : le logiciel ne pouvait pas reconnaître un piéton hors des clous](#), Franceinfo avec AFP, 6 nov. 2019 ; [Premier accident mortel impliquant une voiture autonome](#), Les Echos, 19 mars 2018 ; [Accident de voiture autonome : le véhicule aurait « choisi » de ne pas freiner](#), Le Point, 10 mai 2018 ; [Etats-Unis : une voiture autonome Uber termine sur le flanc après un accident](#), Le Parisien, 26 mars 2017 ; [Accident mortel avec une Tesla. Coup dur pour les voitures autonomes](#), Ouest-France, 2 juil. 2016 ; [Les voitures autonomes responsables de 1% des accidents les impliquant](#), ZDNet.fr, 30 août 2018

897 Éric Béziat, [Les navettes autonomes Navya, lentes et inadaptées, éjectées de la Défense](#), Le Monde, 15 juil. 2019

898 [Véhicule autonome : gare à l'impact environnemental !](#), Actu Orange, 5 mars 2019 ; Celia Izoard, [La voiture autonome ? Une catastrophe écologique](#), Reporterre, 15 fév. 2019 ; Jim Erickson-Michigan, [Self-driving cars could make for more pollution](#), Futurity, 19 avr. 2019 ; D'une manière générale, le numérique est encouragé et subventionné, alors qu'il n'est pas particulièrement soutenable écologiquement : Laurent Radisson, [La surconsommation numérique se révèle insoutenable pour l'environnement](#), Actu Environnement, 5 oct. 2018

899 Lionel Steinmann, Anne Feitz, [Le patron du fabricant de navettes autonomes Navya débarqué](#), Les Echos, 18 déc. 2018 ; Voir aussi : Yves Crozet, [Véhicules automatiques : qu'en pense la route ?](#), Union Routière de France, 9 fév. 2016 ; Stéphane Amant, [Véhicule autonome : quelle contribution à la décarbonation de la mobilité ?](#), Carbone 4, 21 nov. 2018

900 Léna Corot, [EasyMile lève 6,5 M€ auprès de Bpifrance pour déployer ses navettes et tracteurs autonomes](#), L'Usine Digitale, 17 sept. 2018

importante pour la confier à une machine. [...] L'année dernière [le véhicule autonome] arrivait dans 5 ans ou dans 3 ans, cette année on commence à dire dans 10 ans. [...] S'il y a des cas particuliers alors il y aura un homme qui reprend la main. Parce que pour les 98% ça va aller, mais les 2% qui restent ça va être plus compliqué. »⁹⁰¹ Dans les entreprises pionnières la prudence gagne du terrain⁹⁰². De fait, **le véhicule autonome est beaucoup plus facile à mettre en service sur des rails**⁹⁰³: les métros automatiques circulent depuis des décennies⁹⁰⁴. La SNCF voudrait lancer des trains autonomes en 2023.⁹⁰⁵ Et début 2020 la Chine a mis en service des « smart-TGV » autonomes, circulant à 350 km/h.⁹⁰⁶

Pour l'ADEME le véhicule électrique est plutôt pertinent si on réduit la taille de la batterie, donc pour les véhicules légers en usage intensif courtes distances : domicile-travail quotidien⁹⁰⁷. Pour Laurent Castaignède, par manque de métaux rares on ne pourra pas « substituer tout le parc mondial de un milliard de voitures et 350 millions de camions ». ⁹⁰⁸ « Si tout le monde s'équipe, notamment en ville, de SUV de plus de 2 Tonnes, électrique (qui font 300CV) c'est un énorme gaspillage. »⁹⁰⁹ Or les constructeurs vendent surtout des véhicules lourds à forte autonomie⁹¹⁰, tandis que l'État subventionne fortement⁹¹¹. Nicolas Hulot a confirmé à la convention citoyenne « La voiture électrique c'est pas la panacée, mais c'est mieux que la voiture thermique, c'est une transition. »⁹¹²



Pour le directeur SNCF Alain Krakovitch, le risque de la voiture autonome est d'augmenter la congestion par effet rebond⁹¹³. **Seul le train offre des capacités requises par le mass transit.** Mieux vaut faire comme Singapour, où « les autorités se sont fixé l'objectif de ne plus dépasser les 12 % du territoire occupé par les routes et d'investir 28 Md€ dans les transports publics ou partagés. En comparaison, une ville entièrement façonnée par l'automobile comme Los Angeles consacre 50 % de son territoire aux routes ! ». Beaucoup plus efficace que l'automobile, « un train bien rempli (3 000 personnes) représente pas moins de 2 300 voitures (selon le taux d'occupation moyen de 1,25 personne), soit une file de véhicules (ou un flux continu) de 11,5 kilomètres ! »⁹¹⁴

Espérer que toutes les mobilités puissent croître, et en même temps réduire fortement les émissions est un pari risqué pour le climat⁹¹⁵. Un objectif alternatif serait de **réduire de 90% l'usage de la voiture en 10 ans**⁹¹⁶ et – comme en Chine – de **concentrer la mobilité électrique sur les transports en commun**⁹¹⁷.

901 Jérôme Colombain, [Luc Julia : "L'intelligence artificielle n'existe pas et la voiture autonome n'existera jamais"](#), France-info, 25 janv. 2019

902 Daniel Aronsohn, [Voitures autonome : le réalisme freine la frénésie des constructeurs](#), La Presse.ca, 5 mars 2019

903 [La SNCF fait rouler le premier train « téléconduit »](#), VRT, 12 juil. 2019 ; [La SNCF va tester des trains autonomes pilotés à distance](#), Le Point, 13 fév. 2018 ; Arnaud Devillard, [Les premiers trains autonomes d'ici 2022](#), Sciences&Avenir, 29 juin 2017

904 [World's best driverless metro lines 2017, étude du marché du métro automatique](#), Wavestone, avril 2017 ; Favoriser le pneu par rapport au rail a déjà conduit à des échecs [Le tram de Caen pour Nancy](#), L'Est Républicain, 2 janv. 2018 ; [A Caen, le tramway troque les pneus pour les bons vieux rails](#), VRT, 30 juil. 2019

905 Fabrice Gliszczynski, [La SNCF se lance dans l'aventure du train autonome : les voyageurs seront-ils prêts ?](#), La Tribune, 12 sept. 2018

906 Frédéric Bergé, [La Chine inaugure son premier TGV roulant à 350 km/h sans conducteur](#), BFM TV, 18 janv. 2020 ; Maggie Hiufu Wong, [World's first 350km-per-hour driverless bullet train goes into service in China](#), CNN, 8 janv. 2020

907 [Véhicules électriques : l'Ademe invite à limiter leur usage à des distances limitées, "type trajet domicile-travail, par exemple"](#), France Info, 4 oct. 2018

908 ["Il va falloir faire un tri" : pourquoi il est inutile de précipiter le tout-électrique sur la route](#), France-info, 14 fév. 2019

909 ["On ne pourra pas tous avoir une voiture 100% électrique"](#), L'Obs, 4 oct 2018 ; [Industrie automobile : tricher pour gagner](#), France 24, 6 nov. 2018 ; Celia Foulon, [Désolé les enfants, je voulais avoir la plus grosse...](#), Décryptage mobilité #11, Carbone 4, 11 oct. 2019

910 Anthony Watts, [Tesla car battery production releases as much CO2 as 8 years of gasoline driving](#), WUWT, 20 juin 2017 ; Frédéric Mouchon, [Trop gros et trop lourds, les SUV sont une plaie pour le climat, alerte Greenpeace](#), Le Parisien, 9 sept. 2019 ; Anne-Laure Barral, [L'ensemble des voitures vendues par les grands constructeurs en 2018 vont polluer autant que tous les habitants de l'Union européenne en un an](#), affirme Greenpeace, France Info, 10 sept. 2019 ;

911 Michaël Torregrossa, [Voiture électrique : un bonus qui coûte cher à l'Etat](#), Automobile-propore, 7 Juin 2017 ; Philippe Collet, [Véhicule électrique : la progression du marché français se tasse](#), actu-environnement, 12 janv. 2018 ; [Voitures électriques : beaucoup d'argent public pour peu d'effet](#), Vpost, 3 oct. 2016

912 Nicolas Hulot, [Convention citoyenne du climat](#), 18 nov. 2019 (minute 38'25")

913 Effet Rebond : quand « un gain d'efficacité (moins de pollution, plus de sécurité) est rapidement effacé par un usage accru (plus de kilomètres parcourus, donc plus de congestion automobile) ».

914 [Mass Transit – Pour Krakovitch, Bruxelles fait fausse route et Tokyo montre la voie](#), VRT, 10 Mai 2019

915 T. Parrique, J. Barth, F. Briens, C. Kerschner, A. Kraus-Polk, A. Kuokkanen, J.H. Spangenberg, [Decoupling debunked: Evidence and arguments against green growth as a sole strategy for sustainability](#), European Environmental Bureau, 9 juil. 2019

916 George Monbiot, [Cars are killing us. Within 10 years, we must phase them out](#), The Guardian, 7 mars 2019

917 Alaric Nightingale, [Forget Tesla, It's China's E-Buses That Are Denting Oil Demand](#), Bloomberg, 19 mars 2019

B.3/ Le choix de la sobriété : réduire les besoins de déplacements

Pour l'ONG FNH, « *Ce serait une grave erreur de croire que la seule innovation technologique suffira [...]. Nous n'avons d'autre choix que celui de la sobriété. Dans les transports notamment, la fascination grandissante pour la voiture nouvelle génération, connectée puis autonome, oblitère la nécessaire réduction de la place du véhicule individuel dans nos sociétés et légitime la prédation à l'égard de nos ressources minérales. La voiture ne peut plus être le mode unique de désenclavement des territoires. La sobriété, c'est donner la priorité aux alternatives : train, transports en commun, vélo ou autopartage.* »⁹¹⁸ Pour l'ONG RAC, l'État préserve trop les intérêts du secteur automobile⁹¹⁹, ce qui maintient l'illusion que la voiture reste LA mobilité d'avenir⁹²⁰.

Le TdN a été négligé, menacé, suivant le même scénario que le tramway il y a cinquante ans, avec les mêmes causes : l'engouement pour d'autres modes de transports, souvent plus onéreux et plus destructeurs environnementalement, pas réellement plus efficaces, mais générant plus de chiffre d'affaire et se présentant avec une image attrayante de « progrès technique », marqueur de « modernité ». Le TdN a été victime de l'optimisme pro-automobile, puis pro-LGV, puis pro-avion, et finalement des mobilités numériques. Or l'urgence climatique ne nous permet plus de négliger les bonnes solutions. La marche et le vélo sont de plus en plus nécessaires pour que la population se maintienne en bonne santé. Le vélo revient dans la ville.⁹²¹ Il prend d'ailleurs assez facilement des parts de marchés si on lui en donne l'occasion.⁹²² Les anciennes technologies peuvent aussi bénéficier des innovations et on verra peut-être à l'avenir des TGV-couchettes. En tout cas, Moscou en rêve pour relier Pékin : parcourir 6000 km en 24 heures⁹²³.

Pour certains historiens l'évolution technologique n'est pas une ligne droite : il y a des carrefours technologiques, où des choix sont à opérer⁹²⁴. Les high-tech ne sont pas toujours meilleures que les low-tech⁹²⁵. Ainsi, comme le lièvre et la tortue, le TdN permet d'aller plus loin – et d'arriver plus tôt – que le TGV. Une certaine sagesse voudrait même qu'on utilise la technologie la plus simple partout où elle est possible⁹²⁶.

Dans ce contexte, des questions nouvelles émergent dans l'actualité : Comment réduire les besoins de déplacement ? Comment réduire le nombre de véhicules⁹²⁷ ? Comment relocaliser l'économie et le tourisme ? Comment revaloriser le lien social local ? comment avancer vers la sobriété numérique⁹²⁸ ?⁹²⁹.

B.4/ Planifier la réduction des transports avec les entreprises, salariés et syndicats

Les secteurs des transports est l'un des plus en retard dans la Transition Écologique. A l'opposé celui des déchets peut être vu comme exemple à suivre, car pionnier. Dans les années 2000, et avec les débats du Grenelle de l'environnement, tous les acteurs se sont enfin mis d'accord sur la réduction des déchets, avec des objectifs chiffrés. La croissance des déchets est un problème, et même les industriels, dont Veolia, ont reconnu que **réduire est la meilleure solution**. Le slogan « *le meilleur déchet est celui qu'on ne produit pas* » pourra se transposer aux transports : « **le déplacement motorisé le plus écologique est celui qu'on ne réalise pas** ».

Un mois après sa démission du ministère Nicolas Hulot s'exprime pour « **la croissance et la décroissance sélective** : il y a des choses qu'il faut développer en grand [...] l'agriculture biologique il faut y aller à fond. Et puis il y a des choses qu'il va falloir suspendre et décliner notamment tout ce qui procède des énergies fossiles. Il faut commencer à programmer la sortie des énergies fossiles. »⁹³⁰ En 2020, le ministre des Finances, ajoute « *La course à la croissance pour la croissance est finie. Elle appartient à une époque révolue, celle de la consommation excessive, du gaspillage, de l'exploitation sans limite des*

918 Audrey Pulvar, A. Grandjean, [3 défis courageux que Macron doit relever s'il veut respecter la planète et ses engagements](#), Huffpost, 1 juin 2018

919 [Offre automobile, climat et pollution de l'air : une transition au ralenti](#), RAC, mars 2019 ; Par exemple, la voiture contribue fortement à générer de l'étalement urbain, qu'il est aujourd'hui urgent de freiner. Lire : Olivier Razemon, [Le prix du carburant, facture salée de l'étalement urbain](#), Blog, Le Monde, 3 nov. 2018 ; [Maîtriser l'étalement Urbain et repenser la ville](#), ADEME, fév. 2018

920 [Jamais sans ma voiture](#), Les Dessous des Cartes, Arte, 5 mai 2018

921 [Comment le vélo est-il revenu sur le devant de la scène aux Pays-Bas ?](#), Video, MabiliDoc, oct. 2011

922 Matt McFarland, [Uber's e-bikes are cannibalizing rides from Uber's cars](#), 19 juil. 2018

923 Ramil Sitdikov, [Ces trains qui améliorent les relations russo-chinoises à 385 km/h](#), Sputniknews, 9 fév. 2017

924 Mathias Virilli, [Une histoire de la technocritique : entretien avec François Jarrige](#), RFI, 14 mai 2016 ;

François Jarrige, [Technocritiques, du refus des machines à la contestation des technosciences](#), La Découverte, fév. 2014

925 Philippe Bihouix, [L'Âge des low tech, Vers une civilisation techniquement soutenable](#), Seuil, 3 avril 2014

926 [Ivan Illich contre le système automobile](#), carfree, 12 déc. 2007

927 Guillaume PORCHER, [Y a-t-il trop de voitures en France ?](#), Automobile-propre, 30 Avril 2018

928 [Publication du rapport intermédiaire Lean ICT : Pour une Sobriété Numérique](#), The Shift Project, 7 mai 2018 ; Olivier Razemon, [L'hyperconnexion, mal du siècle](#), Tribuca, 17 juil. 2019

929 R. Boughriet, [Rénovation thermique et mobilité : un nouveau plan d'aide en faveur des salariés modestes](#), Actu-Environnement, 24 janv. 2019

930 [Débat avec Nicolas Hulot](#), L'Émission politique, France 2, 22 nov. 2018 (minute 1h22) ;

ressources de la planète »⁹³¹. Nicolas Hulot complète : « il y a des secteurs qui vont être en mutation et donc il y a des résistances parce qu'il y a des emplois qui vont se perdre et d'autres vont se créer. Il y a un défaut dans notre société [...] nous n'avons plus le sens de la planification. »⁹³² Poser des objectifs de réduction acceptés par les industriels permettra de démarrer une synergie vertueuse : comme l'a fait le secteur des déchets, les secteurs de l'automobile et de l'aviation ont besoin de **programmer la réduction de leur activité⁹³³ de manière sereine, avec l'aide de l'État pour la conversion des métiers** et pour offrir de nouvelles activités à chaque salarié.

Parmi le plus grand frein dans le secteur des déchets, les solutions partielles et bancales de type « ecoemballage » se sont longtemps positionnées contre la réduction. Les solutions plus efficaces sont directes et incluent les interdictions, par exemple celle du plastique, ou encore les Taxes sur les activités Polluantes (TGAP).

Face au chantage à l'emploi que certains secteurs brandissent⁹³⁴ il est important d'exprimer que **la transition écologique crée plus d'emplois qu'elle n'en détruit⁹³⁵**. Et ces emplois sont de qualité⁹³⁶. Par exemple, le rail peut absorber les travailleurs de l'aérien. C'est donc le moment pour une co-construction entre pouvoirs publics, ONG et Syndicats, en prolongement de la campagne « un millions d'emplois pour le climat »⁹³⁷, ou encore de la collaboration ONG-syndicats « pacte pouvoir de vivre ».⁹³⁸ Réussir la conversion vers les métiers de demain c'est trouver une place pour tous, non seulement pour les ouvriers mais aussi pour les ingénieurs et cadres. Cela répond aussi à une attente sociale de nombreux salariés qui désirent s'impliquer dans des activités économiques qui soient compatibles avec le climat et socialement bénéfiques.

Climat | Emissions de gaz à effet de serre du secteur des déchets en France

France

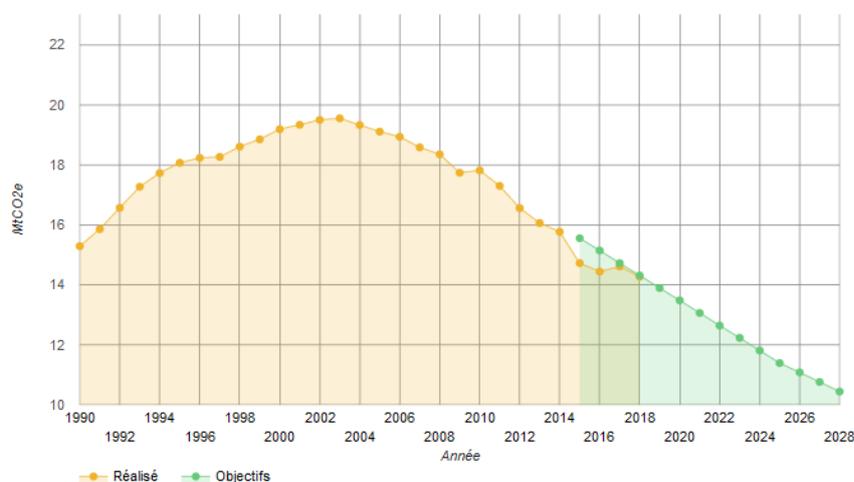
Emissions de gaz à effet de serre du secteur des déchets en France. Des budgets carbone (plafonds d'émissions à ne pas dépasser) sont fixés depuis 2015 dans la Stratégie nationale bas carbone, avec une valeur indicative par secteur d'activité.

Secteur d'activité

Déchets

Indicateur

CSV Editer



- 0,3 %

par rapport à l'objectif 2018

Les chiffres

14,3
MtCO2e

Emissions GES des déchets en 2018

14,3
MtCO2e

Objectif max pour 2018

Source: CITEPA (données provisoires)

931 Bruno Le Maire, *vœux aux acteurs économique*, Twitter, 7 janv. 2020

932 Nicolas Hulot, *Convention citoyenne du climat*, 18 nov. 2019 (minute 28')

933 Nabil Bourassi, *L'industrie automobile se prépare à la plus grave crise de son histoire*, La Tribune, 10 sept. 2019 ; Felipe Munoz, *Internal Combustion Engines (ICE) counted for over 90% of global car sales in H1 2019*, Jato, 7 sept. 2019

934 Julien Bonnet, *En Allemagne, la transition vers la voiture électrique ferait disparaître 150.000 emplois*, BFM TV, 25 janv. 2019 ; Philippe Jacqué et Éric Béziat, *La fin du diesel fragilise toute une filière*, Le Monde, 11 mars 2019 ; Nabil Bourassi, *Automobile : "L'amateurisme est du côté de Carlos Tavares", la réponse (cinglante) de Karima Delli*, La Tribune, 5 mars 2019

935 Plateforme emplois-climat, *un million d'emplois pour le climat*, déc. 2016 ; *Combien d'emplois grâce à la transition écologique ?*, Infographie Ademe, janv. 2019

936 Organisation Mondiale de la Santé (OMS), *Les emplois liés aux transports respectueux de l'environnement et de la santé*, 2014

937 *Un million d'emplois pour le climat*, RAC, 12 janv. 2017 ; Plateforme emplois-climat <http://emplois-climat.fr/> ; *One million climate jobs, Tackling the Environmental and Economic Crises*, Campaign against Climate Change, 2014

938 *Présentation du Pacte du pouvoir de vivre "19 associations, ONG et syndicats ont travaillé ensemble pour faire face à l'urgence sociale et écologique"*, CFDT, 5 mars 2019 ;

B.5/ Neufs actions pour promouvoir la réduction des déplacements sans être liberticide

L'augmentation des déplacements apparaît comme le facteur qui influe le plus la quantité de CO₂ et de consommation énergétique sur la période 1960-2017⁹³⁹. Le « *report modal* » est un deuxième levier important. L'agence de coopération internationale allemande (GIZ) a donc développé la méthode « **Avoid-Shift-Improve (A-S-I)** »⁹⁴⁰ pour prioriser les actions : « *d'abord réduire, puis agir sur le report modal, puis sur l'efficacité énergétique* ». Cela rappelle la stratégie pour les déchets qui hiérarchise dans l'ordre « *réduire, réutiliser, recycler* ».

Malheureusement la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) n'ose pas pour l'instant agir sur les deux premiers leviers. Des ONG témoignent de la même difficulté : « *on a peur de paraître liberticides* ». Dans les années 1990, le démarrage de la réduction des déchets avait été freiné par la même peur d'imposer ou d'être liberticide. Et pourtant aujourd'hui le « zéro-déchet » mobilise une part importante de la population, et la très grande majorité des français veulent réduire leurs déchets.⁹⁴¹ Ils seront partant aussi pour réduire leurs déplacements !

La SNBC a trop tendance à se limiter à attendre des ruptures technologiques. Elle repose tout particulièrement sur le passage à l'électrique, et les calculs incluent des biais importants : elle comptabilise uniquement l'énergie et les émissions de fonctionnement des véhicules mais pas celle de leur fabrication, ni celle de la construction, ni de l'entretien des infrastructures. Pour l'avion, elle exclut les vols internationaux qui sont pourtant de loin la part la plus importante.

L'État a posé l'objectif de réduire d'un facteur 6 (soit -83%) ou plus, et nous disposons de peu d'années pour y parvenir. Il est improbable que des optimisations techniques offrent à elles seules de tels résultats. Tous les leviers ont donc besoin d'être actionnés. Voici quelques actions possibles :

(1) Canaliser la publicité des mobilités énergivore. L'industrie automobile dépense 3,5 Md€ par an en France (1500 € par voiture vendue)⁹⁴². En 2019 des députés ont proposé d'inclure un message obligatoire dans les publicités automobiles - à l'image des messages sur le tabac -⁹⁴³. Le Ministre des Finances appuie la demande : « *nous sommes en train de perdre la bataille du CO₂ (...) pour une raison simple, c'est que vous avez une explosion des véhicules à grosse cylindrée* ». ⁹⁴⁴ Pour aller plus loin pourquoi ne pas autoriser les publicités uniquement pour les véhicules consommant moins de 2L/100 km (objectif de la Loi de Transition Écologique), et/ou montrant des usages collectifs ou partagés ? Les publicités pour l'aviation sont également à encadrer.

(2) Réduire les déplacements quotidiens en repensant l'urbanisme. Emmanuel Macron plaide auprès des maires « *nos concitoyens veulent vivre près de l'endroit où ils travaillent. Pouvoir plus facilement travailler là où ils vivent. Pouvoir plus facilement accéder à un commerce de proximité, de nouvelles formes de contacts, de la culture. Ils ne veulent plus cet espace séparé selon les temps, où on dort à un endroit, où on travaille à une autre, où l'accès à la culture est ailleurs.* »⁹⁴⁵ Les actions peuvent inclure la dynamisation des centres bourgs en favorisant les services et commerce de proximité plutôt que les grands surfaces de périphérie ; faciliter le télétravail avec des Tiers Lieux ; ou encore des aides pour déménager plus proche de son lieu de travail (ce qui existe déjà). Promouvoir et sécuriser les vélos et piétons permet de rendre de l'autonomie aux enfants afin qu'ils se déplacent seuls à l'école ou aux activités et éviter le phénomène des « parents taxis ».

(3) Revaloriser les petites villes. Les petites agglomérations de 5000 à 200 000 habitants seraient idéales pour vivre en se déplaçant sur des distance plus courtes, réalisables à pied et en vélo. Malheureusement elles souffrent de plusieurs décennies du « tout voiture » : elles sont souvent pensées uniquement pour l'automobile. Les choix d'infrastructures nationaux (tout TGV et aviation) ont favorisé uniquement les métropoles. Les petites villes perdent des habitants et la population est vieillissante. Devoir acheter une voiture pour y vivre est une des raisons pour lesquelles les jeunes les boudent : ils ont fait leurs études dans les métropoles où ils circulent en transports en commun et en vélo⁹⁴⁶. Pourtant la qualité de vie peut devenir très agréable dans les petites villes. **Développer les trains directs longue distance, de type Intercités et**

939 Aurélien Bigo, [Comment expliquer les tendances passées \(1960-2017\) des émissions de CO₂ dans les transports en France](#), Chaire Énergie & Prospérité, 19 nov. 2019

940 [Sustainable Urban Transport: Avoid-Shift-Improve \(A-S-I\)](#), Ministère de la coopération économique et du développement d'Allemagne, avril 2019

941 J. Massé, [Pour passer au zéro déchet, les Français sont prêts à investir du temps et de l'argent](#), Huffington Post, 14 mai 2019

942 Mathieu Chassignet, [Les constructeurs automobiles ont dépensé 3,5 milliards d'€ de publicité en France en 2018. C'est supérieur au budget TER de l'ensemble des Régions françaises. A chaque fois qu'un français achète une voiture, il paye 1 500 € de publicité](#), Twitter, 24 avr. 2019

943 Matthieu Rouault, [Faut-il rendre obligatoire, dans les publicités pour les voitures, des messages de promotion des transports en commun? \[proposition du député Matthieu Orphelin\]](#), BFM, 14 mai 2019

944 SC, [Pub auto : Bruno Le Maire veut un message clair sur la pollution](#), Stratégies, 18 nov. 2019 ;

945 Emmanuel Macron, [Congrès des maires de France](#), Twitter France-info, 19 nov. 2019

946 Eric Nunès, [Bruno Marzloff « La nouvelle génération est prête à se désincarner de la société de l'automobile »](#), Le Monde Campus, 19 nov. 2019

trains de nuit, et financer les « petites lignes » avec des RER en province pourra donner un deuxième souffle aux petites villes.

(4) Réduire les déplacements touristiques : le train de nuit propose un voyage authentique, qui dure, dépayse, avec du charme. Il encourage à voyager moins loin qu'en avion, moins souvent et à rester plus longtemps à destination. C'est le « slow travel » qui séduit de plus en plus. Voyager moins mais mieux !

(5) Valoriser le non-déplacement à travers de l'action locale dans notre temps libre. Au lieu d'aller se ressourcer dans des espaces préservés (de l'automobile !), toujours plus loin, pourquoi ne pas dédier une partie de notre temps libre à construire du lien social sur nos lieux de vie. Il y a un plaisir et une satisfaction à s'impliquer dans les associations, les relations de quartier, pour développer le bien vivre dans nos communautés locales. On peut y construire des échanges culturels sur la durée et une rencontre de l'autre sur place qu'on ne trouverait peut-être pas en voyageant loin. Aujourd'hui nous avons tendance à perdre ce lien social car nous recherchons leur de nos week-end et semaines de vacances à s'évader loin de notre bassin de vie.

(6) Réduire les déplacements professionnels : C'est une action déjà en cours et beaucoup d'entreprises organisent des réunions à distance (visioconférence) au moins une fois sur deux. Cela permet de réduire les coûts.

(7) Réduire le trafic fret routier, aérien et marin⁹⁴⁷ pourra avancer grâce à la relocalisation des activités, ce qui génère des emplois locaux de qualité.

(8) Favoriser la lenteur : réduire la vitesse des avions ou des automobiles est une action efficace pour réduire la consommation énergétique.⁹⁴⁸ Financer les mobilités actives et les « trains lents » pour les rendre plus agréables et attractifs aidera à faire avancer cet imaginaire.

(9) Favoriser d'abord les mobilités « low-tech » : pour les déplacements restants et pour *bien vivre* en minimisant l'impact environnemental⁹⁴⁹, il s'agit en premier lieu de tirer le parti maximal des technologies les plus simples – les *low-tech*⁹⁵⁰ –, qui peuvent rassembler la marche et le vélo, les « trains lents »⁹⁵¹. Autre exemple, les taxis collectifs⁹⁵² ou encore le covoiturage⁹⁵³ sont déjà généralisés depuis longtemps dans les pays à faibles ressources, sans nécessairement attendre les start-up du numérique⁹⁵⁴. Il existe des solutions simples et efficaces qui ne sont pas encore mises en place en Europe.

Annexe C. La pression des lobbies amène de mauvais choix de transports

Pour l'ex-député expert du ferroviaire Gilles Savary « *notre politique ferroviaire est sous pression d'intérêts industriels. Ceux du BTP et ceux d'Alstom.* »⁹⁵⁵ La pression d'Alstom⁹⁵⁶ s'illustre plus encore sur la vente de TGV avec l'épisode de « *l'achat de 15 rames TGV à 30 millions d'euros pièce pour circuler sur un réseau limité à 200 km/h sur ses meilleures sections, alors qu'un train « grande ligne » comme le RailJet de Siemens (3 classes dont une classe affaire, Wi-Fi et 230 km/h) conquiert l'Europe centrale pour 11 à 12 millions d'euros la rame. [...] Alstom ne vend son TGV qu'en France, même si on nous dit que le monde entier nous l'envie. Quand je vois une Lamborghini, moi aussi, je l'admire, mais je ne l'achète pas pour autant. [...] C'est comme si on disait à Air France qu'il ne faut acheter que des Concorde* ». La pression du BTP s'accroît avec le manque d'activité : « *le secteur traverse depuis 8 ans l'une des plus dures crises de son histoire.* »⁹⁵⁷. Les lobbies n'ont malheureusement pas de vision d'ensemble : ils sont

947 Sandra Laville, [European shipping emissions undermining international climate targets](#), 9 déc. 2019

948 Laurent Castaignède, [Pour le climat, il faut limiter la vitesse des avions](#), Reporterre, 27 mars 2019 /

949 Voir aussi François Briens, [Il n'y a pas de solution technologique à la crise écologique](#), Reporterre, 30 août 2017

950 Corentin de Chatelperron, Philippe Bihouix, [Circuits courts - La Low-Tech ou le retour des systèmes D](#), Europe 1, 11 oct. 2017

951 [Le collectif Tuck veut «rallumer l'étoile»](#), La Dépêche, 1er mars 2018 ; [RALLUMONS L'ÉTOILE ! Une revue d'études pour améliorer nos trains quotidiens à Toulouse](#), zeste.coop, mars 2018 ; Usagers des Transports de l'Agglomération Toulousaine et de ses Environs (AUTATE), [projet Mobilités 2025-2030](#), 2016 ; par ailleurs, le réseau francilien est lui aussi dans un état préoccupant : Éric Béziat, « [La grande panne de la gare du Nord, symptôme de l'anémie du réseau ferré francilien](#) », *Le Monde Economie*, 8 déc. 2016 ; en comparaison Genève vise un train toutes les 6 min. : République et Canton de Genève, [Offre ferroviaire 2030-35 La valorisation de l'axe Lausanne-Genève doit s'accompagner d'un développement ambitieux des réseaux régionaux](#), GE.ch, 28 avril 2017.

952 [Les taxis collectifs, un mode de transport qui séduit les particuliers](#), AFP, 8 sept. 2012

953 Isaline Bernard, [Rezo Pouce : Une bonne idée pour relancer l'auto-stop](#), Reporterre, 20 mai 2016 ; [Covoiturage des courtes distances](#), Mobilidoc

954 Notons qu'à Marseille, dans les années 2000 les « taxis collectifs » étaient organisés par l'immigration africaine sur le modèle du pays au départ de la Porte d'Aix. Ils ont été réprimés et interdits par la préfecture. Un axe d'avenir peu onéreux est donc de légaliser les pratiques.

955 Interview de Gilles Savary par Benoît Lasserre, « [Plaidoyer pour une SNCF libre](#) », *Sud Ouest*, 31 oct. 2016 ([texte complet ici](#))

956 Jean-Christophe Féraud, [Alstom Belfort/ Usine à chantage](#), *Libération*, 30 déc. 2016

957 Fédération Nationale des Travaux Public, [Réinvestissons la France. Rapport d'activité 2016](#) ; Mathias Thépot, « [Le vieillissement de nos infrastructures est très préoccupant](#) » Bruno Cavagné, *FNTP* », *La Tribune*, 22 fév. 2017

intéressés par construire (cher) sans considérer le nombre de trains qui circuleront. Il n'y avait que 5 A/R TGV par jour en 2018, puis 4 en 2019, sur la coûteuse ligne Perpignan-Barcelone.

Au-delà du ferroviaire, les industriels des mobilités polluantes et énergivores exercent une pression continue : « ces lobbies, je peux les sentir en permanence sur mes épaules »⁹⁵⁸ a exprimé Nicolas Hulot quand il était ministre. Suite à l'échec de la COP25, l'ONG Transparency International a dénoncé que « les cinq plus grandes sociétés pétrolières et gazières ont investi plus d'un milliard de dollars au cours des trois années qui ont suivi l'accord de Paris (décembre 2015) pour contrer les politiques climatiques avec des arguments fallacieux. »⁹⁵⁹ Des entreprises pétrolières dépenseraient 200 M€ par an pour éviter la mise en place de taxes carbone, par des actions entres autres sur les réseaux sociaux⁹⁶⁰. L'irruption des « bonnets rouges » (et des « gilets jaunes ») rappelle d'ailleurs la méthode américaine de déstabilisation des pays étrangers⁹⁶¹. **Airbus serait un des lobbies les plus actifs à Bruxelles**⁹⁶², au point de dicter des décisions de l'Union Européenne (UE)⁹⁶³.

Ayant un accès large aux médias, **les lobbies et les communicants d'entreprise encouragent le public dans le sens de l'irrationalité**. Alexandre de Juniac, directeur général de l'Association internationale du transport aérien (IATA) annonce « je n'ai jamais été totalement convaincu scientifiquement que c'est le CO2 l'élément clé du changement climatique. Il y a d'autres gaz, d'autres causes ».⁹⁶⁴ Pour sa part Elon Musk nie le trafic induit « le trafic induit est une des théories les plus irrationnelles que j'ai jamais entendu ».⁹⁶⁵

Face à la force des lobbies industriels, les moyens de transports sobres n'ont pas de lobby industriel pour les propulser⁹⁶⁶. Ils ont donc besoin de l'énergie citoyenne pour reprendre leur place⁹⁶⁷. La situation n'est pas inédite et **certains outils ont déjà montré leur efficacité face au lobby du tabac**⁹⁶⁸.

Annexe D. Sortir du « tout-TGV » redonne une place aux TdN

D.1/ Un emballage pour la Grande Vitesse

Le 1er juillet 2017, lors de l'inauguration de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Paris-Rennes, Emmanuel Macron a exprimé sans ambiguïté « *Le rêve des cinq prochaines années ne doit pas être un nouveau grand projet comme celui-là.* » Les priorités doivent être réorientées pour « *financer le renouvellement des infrastructures insuffisamment entretenues* »⁹⁶⁹. En 2018 il confirme que « *c'était le dernier projet de ce type.* »⁹⁷⁰ Pour Elisabeth Borne, c'est un « *changement de paradigme* »⁹⁷¹ et pour M. Pepy « *nous avons dans les années 2000 tiré la sonnette d'alarme sur l'état du réseau et appelé avec une très grande fermeté à un changement de priorité. [...] la priorité absolue dans ce pays doit être au transport de la vie quotidienne et au réseau existant.* »⁹⁷² Pour la députée LREM Barbara Pompili, membre du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) « *il y a eu une irresponsabilité totale de la classe politique parce qu'il fallait faire des TGV partout, il fallait surtout faire des grands travaux, les grands projets, sur mon territoire personnel à moi, pour pouvoir couper des rubans ; pour pouvoir montrer que moi j'avais fait ci, j'avais fait*

958 [Nicolas Hulot : «L'humanité est au pied du mur»](#), Le Parisien, 12 septembre 2017 ; Jean-Christophe Féraud, [Les portes du pouvoir ouvertes à tous les vents du lobbying](#), Libération, 2 mai 2018 ; Interview de Charles Duchaine (AFA) « [Les collectivités locales sont très exposées à la corruption](#) », Mediacités, 31 juil. 2018

959 Brice Böhrer, [COP25 : un échec dû à la corruption. La présence de nombreux lobbys et de groupes d'intérêts au sein des processus de négociation explique le manque d'ambition de la 25e conférence des Nations unies sur le changement climatique](#), Libération, 24 déc. 2019

960 Gabriel Nedelec, [Climat : un rapport dénonce le double jeu des principales compagnies pétrolières](#), Les Echos, 22 mars 2019 ; Frédéric Simon, [Les géants du pétrole dépensent tous azimuts pour et contre le climat](#), euractiv, 22 mars 2019 ; Savinien de Rivet, [Les compagnies pétrolières dépensent chaque année 200 millions de dollars en lobbying contre le climat](#), Libération, 28 mai 2019

961 Ana Otašević, [Comment exporter la démocratie libérale. Changements de régime clés en main](#), Le Monde Diplomatique, déc. 2019 ; Manon Loizeau, [Comment la CIA prépare les révolutions colorées...](#), Vidéo, 2005

962 Sylvain Morvan, [CO2, minerais, frontières: Airbus dicte sa loi à Bruxelles](#), Mediacités, 9 janv. 2018 ;

963 [Emails show Airbus writes aircraft CO2 rules; Commission, France, Germany and Spain complicit](#), Transport&Environment, 23 nov. 2017 ; Bill Hemmings, [Rendre les avions plus propres: qui devrait décider ?](#), Euractiv, 14 nov. 2017

964 Adam Vaughan, [Aviation chief criticises Greta Thunberg and 'flight-shaming' movement Environment](#), New Scientist, 31 déc. 2019

965 Carlton Reid, [Elon Musk Dismisses Induced Demand, A Phenomenon First Witnessed In 1866](#), 29 déc. 2019

966 Voir la description des lobbies par le ministre et d'autres élus dans : Anne-Laure Barral, [Pressions, menaces, amendements déjà rédigés... Comment les lobbies pèsent sur les politiques](#), Radio France, 26 sept. 2017

967 Cécile Ducourtieux, [A Bruxelles, le nouveau pouvoir des ONG face aux lobbies. Les associations parviennent de plus en plus à peser sur les décisions européennes, mais face aux lobbies, leurs victoires sont souvent momentanées](#), Le Monde 16 fév. 2018

968 Mathilde Robinet et Frank Witte, [Les enseignements de la lutte anti-tabac face à la crise climatique](#), La Tribune, 17 déc. 2019

969 Morgan Boëdec, [Transports - Emmanuel Macron annonce une loi d'orientation des mobilités](#), Localtis, 3 juil. 2017 ; Olivier Razemon, [Gare Montparnasse: le discours prémonitoire d'Emmanuel Macron](#), Blog-Le Monde, 1er août 2017

970 E. Macron, [À Rennes il y a plus d'un an j'ai inauguré la ligne TGV Paris-Rennes. C'était le dernier projet de ce type](#), Twitter, 21 juin 2018

971 Éric Béziat, [Transports : « Nous allons en finir avec l'addiction aux grands projets », assure Elisabeth Borne](#), Le Monde, 12 sept. 2018 ; « *On a placé des réponses de manière un peu systématique. On a placé les élus, dans l'alternative entre on ne change rien, ou alors on fait une LGV. (...) J'ai en tête une projet où en dépensant 15% du coût, on a 50% de gain de temps.* », [Commission du développement durable : Mme Elisabeth Borne, ministre chargée des transports](#), Assemblée Nationale, 19 juil 2017, minute 1:08:00

972 [Audition de Guillaume Pepy, Président de la SNCF](#), Assemblée Nationale, LCP, 7 fév. 2018 (Minute 2h04).

ça. »⁹⁷³

C'est un virage que l'État et la SNCF tentent de négocier depuis plusieurs années⁹⁷⁴ : en effet suite au Grenelle de l'environnement, **le Schéma National d'Infrastructures de Transport (SNIT) de 2011 a projeté la construction de 4000 km de LGV dans l'Hexagone, pour 174 Md€**. Cela qui a généré une attente dans de nombreux territoires. Mais dès en 2013, le rapport *Mobilité 21* a proposé de reporter une grande partie des projets LGV : « *la grande vitesse ferroviaire prend tout son sens sur des distances de 400 km à 1000 km, pour les relations entre grandes métropoles. [...] Pour les villes et agglomérations de moindre taille, d'autres services doivent pouvoir s'envisager autour des 200 à 220 km/h, [...] à partir des infrastructures existantes.* »⁹⁷⁵ En effet, la construction d'un kilomètre de LGV peut coûter 16 fois plus cher qu'une ligne classique, ce qui induit des péages élevés, alourdissant le prix des billets...⁹⁷⁶

En 2014, la Cour des Comptes a montré que le modèle LGV a été « *porté au-delà de sa pertinence* » : « *La SNCF estime à l'heure actuelle que pratiquement toutes les lignes à grande vitesse en construction ou en projet sont susceptibles de dégrader la marge opérationnelle de SNCF-Voyages* »⁹⁷⁷.

En 2016, les rapports officiels se sont succédés dans le sens de « *geler pendant une quinzaine d'années le financement par l'État des nouveaux projets de LGV.* » « *Le TGV apparaît comme le mode de transport le plus performant jusqu'à 500 kilomètres, voire parfois jusqu'à 750 kilomètres, sous certaines conditions. Or, toutes les lignes correspondant à ces caractéristiques ont d'ores et déjà été construites.* »⁹⁷⁸

En 2018, le rapport Spinetta conclut que « *le réseau à grande vitesse français peut être considéré comme abouti.* »⁹⁷⁹ et le COI propose de reporter la plupart des grands projets.⁹⁸⁰

Trouver le financement des Grands Projets LGV est problématique⁹⁸¹. De plus en plus d'élus⁹⁸² et d'administrations⁹⁸³ y sont opposés. La SNCF n'y tient pas non plus : après le chantier de la LGV Tours-Bordeaux, le PDG de la SNCF a déclaré lui aussi : « *Je pense que c'est le dernier pour le moment* »⁹⁸⁴.

Les projets LGV suscitent toujours un engouement exceptionnel⁹⁸⁵. La fréquentation des futures lignes a généralement été surestimée⁹⁸⁶. Dans le même temps l'équilibre économique reste introuvable⁹⁸⁷ ce qui conduit à un surendettement des opérateurs⁹⁸⁸ – déjà une faillite⁹⁸⁹ –. Au-delà de la France, l'Espagne pousse le modèle encore plus loin⁹⁹⁰. C'est le pays européen qui a construit le plus de LGV. Les 16 km de LGV pour la liaison Tolède-Cuenca-Albacete furent fermés après seulement six mois après sa construction : la ligne ne transportait que « *16 passagers par jour* »⁹⁹¹. Plusieurs autres lignes LGV montrent un déficit très

973 [vidéo] [Débats sur la Loi d'Orientation des Mobilités](#), Assemblée Nationale, 2ème séance, 13 juin 2019 (minute 3h51'30")

974 Olivier Razemon, [On veut des prises dans les trains, pas des lignes à grande vitesse !](#), Blog Le Monde, 24 avril 2013 ; AFP, [LGV : le gouvernement veut différer les nouveaux chantiers pour privilégier l'entretien du réseau](#), Le Populaire du Centre, 18 fév. 2015 ; Éric Béziat, « [L'Etat promet 46 milliards d'euros pour rénover le réseau SNCF](#) », *Le Monde Économie*, 21 déc. 2016 ; Lionel Steinmann, [Elisabeth Borne lance le grand virage de la politique des transports](#), Les Echos, 5 juil. 2017

975 Commission Duron, [Rapport Mobilité 21](#), 27 juin 2013 ; Le rapport Bianco souligne que « *ce maillon manquant entre les TER et les TGV permettrait par ailleurs aux métropoles et territoires actuellement non reliés au réseau ferroviaire à grande vitesse d'envisager des solutions moins onéreuses...* » Jean-Louis Bianco, [Réussir la réforme du système ferroviaire](#), avril 2013

976 [Combien coûte... un kilomètre de ligne TGV : 15,9 millions €](#), le journal du Net, 2010

977 Cour des Comptes, « [La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence](#) », 2014, p. 27, 116 ; La Matinale d'Europe 1 (08h20), « [SNCF : les TGV sont de moins en moins rentables](#) », Vidéo en ligne, 28 fév. 2017 ; Daniel Ibanez, « [Financement des projets ferroviaires, le Conseil d'État s'en mêle-t-il ou s'emmêle-t-il ?](#) », *Les Echos*, 15 janv. 2017

978 Commission des Finances, [Rapport sur le financement des infrastructures de transport](#), Sénat, 28 sept. 2016 ; cela entre en cohérence avec l'analyse du régulateur : ARAFER, [Avis du 18 nov. 2015 sur le projet de budget 2016 de SNCF Réseau](#), p. 5 ; Nathalie Da Cruz, « [Infrastructures ferroviaires : vers la fin de la folie des grandeurs ?](#) », *La gazette des communes*, 28 oct. 2016

979 Jean-Cyril Spinetta, [L'avenir du Transport ferroviaire](#), Rapport au Premier ministre, 15 Fév. 2018 (page 114)

980 Conseil d'Orientation des Infrastructures, [Mobilité du Quotidien](#), Ministère des Transports, 1er fév. 2018

981 Ainsi l'achèvement de la LGV Rhin Rhône est reporté : [Analyse de la deuxième phase de la branche Est de la ligne à grande vitesse \(LGV\) Rhin-Rhône](#), CGEDD, 11 déc. 2018 ; voir aussi Cour des Comptes, [L'Agence de financement des infrastructures de transport de France \(AFITF\)](#), juin 2016 ; Marc Fressoz, « [La Cour des comptes met à nouveau en émoi les partisans du Lyon-Turin](#) », *Mobilicités*, 5 sept. 2016 ; Florence Guernalec avec AFP, « [LGV Tours-Bordeaux : des élus des Pyrénées-Atlantiques refusent de payer leur part](#) », *Mobilicités*, 17 août 2016

982 Eric Piolle, Matthieu Orphelin, Mathilde Panot et 24 élus, [Des élus de tous les partis demandent au gouvernement de stopper le projet Lyon-Turin](#), Reporterre, 20 avr. 2019 ; Anne Le Nir, [L'Italie en route pour une pause dans le projet Lyon-Turin](#), La Croix, 1 août 2018 ; [La ministre des transports Elisabeth Borne : « On fait une pause sur le Lyon Turin »](#), Reporterre, 19 juil. 2017 ; Ève Moulinier, « [Lyon-Turin : le "non" des maires de Turin et de Grenoble](#) », *Le Dauphiné*, 10 sept. 2016 ; Député Gilles Savary, [Déclaration d'Utilité Politique](#), 6 juin 2016.

983 François Mauduit et Daniel Ibañez, [Rapports et études Dossier Lyon-Turin](#), 27 mai 2017 ; Laurent Radisson, [Grands projets : la Cour des comptes réaffirme ses doutes sur la pertinence du Lyon-Turin](#), Actu-environnement.com, 6 juin 2017 ;

984 [Interview de M. Pépy, PDG de la SNCF](#), 7-9, *France Inter*, 10 mars 2017 (minute 88)

985 Voir aussi : Guillaume Couderc, [Paris-Bordeaux : le TGV à tout prix](#), "Complément d'enquête", France 2, 29 mars 2018

986 Emmanuelle Andréani, « [TGV : la future ligne Tours-Bordeaux, un gouffre financier pour la SNCF](#) », *Capital*, 24 oct. 2015 ; Lionel Steinmann, « [Comment la France est en train de tuer le TGV](#) », *Les Echos*, 23 juin 2014 ; [Territoire, grande vitesse et ressources](#), Transportrail, juin 2017 ; Fabrice Durtal, « [Le TGV, un gouffre financier](#) », *Les enquêtes du contribuable*, 8 juil. 2015 ; voir aussi : Marc Fressoz, [E.G.V. Faillite à grande vitesse: trente ans de TGV](#), Cherche-Midi, 2011

987 La Vie du Rail, [Tours – Bordeaux. Stupeur et financement](#), Rail Passion, 29 avril 2015 ; Jean-Yves Guerin, [Tensions sur la LGV Tours-Bordeaux](#), le Figaro économie, 4 déc. 2015 ; Pierre Recarte, « [LGV : La faillite comme modèle de financement ?](#) », Enbata, 13 mars 2017

988 Eric Vagner, [Le TGV est un succès commercial mais reste un échec financier](#), RTL, 26 juil. 2017

989 Myriam Chauvot, « [TGV : Perpignan-Figueras, une ligne en faillite](#) », *Les Echos*, 16 sept. 2016 ;

990 [Rapport cinglant de Bruxelles sur le TGV espagnol: trop cher, trop lent, trop politique](#), La Clau, 28 juin 2018

991 Efe, « [Le TGV direct Tolède-Cuenca-Albacete circulait avec seulement 9 voyageurs par jour](#) », *El Mundo*, 27 juin 2011 ; voir aussi : Marc Fressoz, « [TGV marocain : un cadeau empoisonné ?](#) », *Atlantico*, 29 sept. 2011

important.⁹⁹² Un réseau de corruption autour de la Grande Vitesse y a d'ailleurs été découvert⁹⁹³. Le réseau classique y est délabré⁹⁹⁴ par la priorité donnée aux LGV et à la sous-traitance⁹⁹⁵ dans l'entretien. Juan Bravo, l'ex-PDG du réseau ferré espagnol (Adif) témoigne que « *les gouvernements successifs ont concentré les priorités sur la grande vitesse, et il est vrai que nous avons réalisé un réseau enviable pour de nombreux pays voisins. Mais nous sommes obligés, dans un exercice de responsabilité, de tourner notre regard et notre travail vers le réseau conventionnel, qui est l'essence même de notre système ferroviaire et qui nécessite un puissant investissement au cours des prochaines années.* »⁹⁹⁶ Dans le même temps, l'usage des trains conventionnels et des trains de nuit est découragée par une forte augmentation des péages⁹⁹⁷. Point positif, depuis 2017, une mobilisation citoyenne ramène la priorité sur les lignes classiques⁹⁹⁸. Elle demande entre autre le retour du train-hôtel Barcelone-Grenade⁹⁹⁹.

D.2/ La course au « toujours plus vite » touche aussi à sa fin

En passant de 300 à 360 km/h la consommation d'énergie d'un TGV augmente de 50%. L'usure des voies est aussi beaucoup plus intense¹⁰⁰⁰, d'où la demande longtemps réitérée par SNCF Réseau de réduire la vitesse¹⁰⁰¹. La Chine a un temps réduit de 350 km/h à 300 km/h la vitesse de ses TGV, pour limiter l'usure et les coûts¹⁰⁰². La LGV Paris-Lyon, qui reste la seule LGV européenne vraiment rentable, a été construite pour 270 km/h maximum. De fait, atteindre 320 km/h ou 300 km/h n'est pas nécessaire : l'Allemagne a tendance elle aussi à limiter à 250 km/h la vitesse maximale de ses futurs trains ICE. Certaines portions de lignes construites pour 300 km/h, seront désormais exploitées à moindre vitesse. Au Portugal le projet de LGV à 300 km/h est annulé pour s'orienter vers des régénérations de ligne à maximum 200-250km/h.¹⁰⁰³ L'Autriche et la Suisse ont choisi 220-230 km/h comme vitesse maximale. Ces vitesses ont l'avantage d'être accessibles sans construction de lignes nouvelles, par la modernisation des lignes classiques. **C'est une autre Grande Vitesse qui manque encore en France avec des Intercités Express (ICE) circulant autour de 200-230 km/h.**

D.3/ Les LGV desservent mal les villes moyennes

L'association Villes de France a tiré la sonnette d'alarme¹⁰⁰⁴ : **le TGV ne dessert bien et ne favorise que les métropoles** et irrigue peu les villes moyennes¹⁰⁰⁵. Pour Elisabeth Borne, privilégier « *la réalisation de nouvelles LGV accentue la métropolisation de notre pays en laissant de côté des vastes parties de notre territoire dans lesquels nos citoyens, les entreprises se sentent abandonnés.* »¹⁰⁰⁶ Dès les années 1992 la recherche en géographie a montré que « *le TGV favorise les pôles et provoque un effet tunnel dans les régions qu'il traverse, ce qui se traduit par « un espace de plus en plus dualisé, espace connecté des réseaux d'un côté et espace banal de l'autre.* »¹⁰⁰⁷. Exemple à Saint-Étienne : depuis l'arrivée de la LGV à Lyon, quelle entreprise va s'installer dans cette ville moins bien reliée ? Au final la prospérité des métropoles ne bénéficie pas aux villes moyennes alentour¹⁰⁰⁸. La LGV fait ainsi perdre de l'attractivité à une grande partie du territoire¹⁰⁰⁹ : « *l'effet tunnel pénalise au fur et à mesure de la réalisation des infrastructures*

992 Carlos Gil, [El AVE entre Zamora y Olmedo solo ingresa el 6,4% de lo que cuesta mantenerlo](#), La Opinión de Zamora, 18 mars 2019

993 Jesús García, « [Un réseau de corruption autour des chantiers LGV s'étend à toute l'Espagne](#) », *El País*, 17 féb. 2017 ; Pierre Recarte, « [LGV : la France va-t-elle suivre l'exemple de l'Espagne dans la dérive des gaspillages publics ?](#) », *Le Journal du Pays Basque*, 2013 ;

994 [L'investissement élevé pour les LGV laisse sans ressources les autres réseaux ferrés](#), Video, Antena 3, 3 janv. 2019 ; Pablo García, [2018, l'année où on a recommencé à parler plus de RER que de TGV](#), *El Independiente*, 30 déc. 2018

995 ["Le train conventionnel Madrid-Grenade ne devrait présenter de pannes, mais l'entretien n'est pas adéquate"](#), Ondacero, 4 janv. 2019

996 Ramón Muñoz, [La fièvre du TGV maintient dans l'oubli le reste du réseau ferré](#), *El País*, 6 janv. 2019

997 [Spanish infrastructure owner will raise fees to non-highspeed trains](#), Back-on-track, 11 oct. 2017

998 Pablo Rivas, [Une semaine pour sortir le train de la voie de garage](#), *El Salto*, 13 nov. 2017

999 Estefanía Pastor, [la CGT exige le retour du train hotel Grenade-Barcelone arrêté depuis 40 mois](#), Valencia Plaza, 22 oct. 2018 ; Enrique Árbol, [Le Ministère des Transports donne le feu vert pour le train hotel Grenade-Barcelone. Renfe doit analyser la viabilité](#), Radio Cadena Ser, 20 nov. 2018

1000 Laurent Martinet, [TGV du futur: "La vitesse n'est pas forcément un besoin réel"](#), *L'Express*, 6 juin 2014

1001 Mélanie Taravant, « [La très grande vitesse aux oubliettes ?](#) », *Europe1*, 7 déc. 2010 ; Gilles Bridier, « [Le TGV accélère sa perte de vitesse](#) », *slate.fr*, 24 juil. 2013 ; Fabrice Gliszczynski, « [SNCF : Pepy prêt à étudier un train intermédiaire entre le Corail et le TGV](#) », *La Tribune*, 4 avr. 2013

1002 Renaud Honoré, Gabriel Grésillon, [La Chine décide de réduire la vitesse de ses TGV](#), Les Echos, 15 avr. 2011

1003 [Portugal cancela su programa de alta velocidad y frustra las aspiraciones de empresas lusas y España](#), Treneando, 23 mars 2012

1004 Villes de France, [Transport ferroviaire : Les propositions de Villes de France pour sauver les grandes lignes](#), 9 mars 2016 ; Martine Kis, « [Les villes moyennes s'alarment de la disparition des grandes lignes](#) », *Le Courrier des Maires*, 11 mars 2016

1005 Les villes moyennes perdent des dessertes : M.Tournadre, « [Deux TGV bientôt supprimés entre Montélimar et Paris](#) », *France Bleu*, 12 oct. 2016 ; Damien Triomphe, [Usagers et élus réunis en gare de Valence TGV contre la suppression prévue de trains](#), *France Bleu Drôme Ardèche*, 11 oct. 2018 ; Voir aussi Guillaume Carrouet, [Du TGV Rhin-Rhône au "Territoire" Rhin-Rhône : réticularité, mobilité et territorialité dans un espace intermédiaire](#), Thèse de Doctorat, Université de Bourgogne, 19 mars 2013 ;

1006 Elisabeth Borne, [Débat sur l'avenir des lignes LGV et l'aménagement du territoire](#), Sénat, 28 mars 2018, minute 16h28'20" ; voir aussi Laurent Chalard, [A l'opposé du résultat de désenclavement espéré, la constitution du réseau TGV a renforcé la centralisation du territoire français](#), Atlantico, 24 Avril 2018 ; Elisabeth Borne, « [Quand on fait des TGV on ne s'occupe pas de ces territoires](#) », Video Twitter, 26 nov. 2018

1007 François Plassard, « Les réseaux de transports et de communication ». Encyclopédie de géographie, Economica, 1992 (p. 533-556)

1008 Emilie Zapalskin, [Métropoles : des effets d'entraînement pas particulièrement sensibles sur les zones d'emploi alentour](#), Localtis, 4 déc. 2017

1009 [Comment le TGV tue à petite vitesse les villes moyennes ?](#), Lumières de la ville, 8 déc. 2017 ; [Une manif dimanche à... 0 h 30 - Dernier train de nuit à Gourdon](#), La Dépêche, 31 août 2017

nouvelles un nombre croissant d'espaces en situation intermédiaire »¹⁰¹⁰. « *L'ampleur des effets [des LGV] est invisible sur les PIB régionaux* »¹⁰¹¹, ce qui contredit les promesses de prospérité trop fréquemment mises en avant par les élus. Les Régions cherchent à développer leurs métropoles, ce qui peut être contradictoire avec la résilience des territoires avec une vision 2050 où la population gagne à être mieux répartie. Pour Jean-Marc Jancovici, « *L'aménagement du territoire qui fait sens dans un monde où l'énergie se contracte c'est de dégonfler les villes.* »¹⁰¹² Par ailleurs la desserte TGV des villes moyennes, moins « rentable », pourrait à l'avenir se restreindre plus encore¹⁰¹³.

De plus, pour être rapides, les TGV doivent s'arrêter et ralentir le moins possible. D'où l'installation, inadéquate et onéreuse, des **gares TGV « betteraves », hors des villes**¹⁰¹⁴. Pour les voyageurs, accéder à ces gares excentrées ajoute un coût et fait perdre de nombreuses minutes si onéreuse économisées par le TGV. Pour les métropoles régionales desservies, les LGV peuvent induire une hausse des prix de l'immobilier et une gentrification¹⁰¹⁵. Au final, le dynamisme et le bien-vivre de Toulouse proviennent peut-être aussi d'être situé sur un territoire clairement distant de Paris. Cela évite que la plus grosse ville siphonne la plus petite.

D.4/ Des liaisons transversales « oubliées »

Le réseau LGV relie les métropoles à Paris, mais il connecte mal les territoires entre eux. Vu depuis Paris, toutes les capitales régionales semblent en passe d'être reliées. C'est depuis les Régions qu'apparaît le manque de mobilité, puisqu'elles sont mal reliées les unes aux autres. Par exemple, comment se déplacer entre l'Ouest et le Sud-Ouest sachant que parcourir les 350 km du trajet direct Bordeaux-Nantes demande presque 5 heures (avec des portions à 40 km/h pour cause de mauvais état des voies) et que le détour par Tours rajoute plus de 200 km (pour un temps de trajet à peu près aussi long)¹⁰¹⁶ ? Les LGV – si elles ne sont pas complétées par **le réseau Intercité transversal** – isolent les régions les unes des autres. Les 30 000 km de lignes classiques traversant l'Hexagone dans tous les sens ne peuvent être remplacées efficacement par 2 800 km de LGV¹⁰¹⁷.

D.5/ Paris est un mauvais « hub » LGV pour le Sud

Les LGV centrées sur Paris sont particulièrement inopérantes pour intégrer le Sud dans l'Hexagone. Paris n'est pas central. Voyager depuis le Sud avec une correspondance à Paris pour l'Ouest, l'Est ou le Centre de la France, rallonge fortement les distances et augmente de plusieurs heures le temps de trajet, ce qui fait perdre le bénéfice des LGV. D'autant que le voyageur doit assez souvent transiter par le métro parisien. Cela oblige bien souvent à payer plus de 150-200 € pour finalement passer une journée entière entre les différentes correspondances – ce que peu de voyageurs sont disposés à faire. **Paris est donc un mauvais « hub » (carrefour ferroviaire) pour la moitié Sud de la France.**

Finalement, le territoire montagneux du Sud de la France, accidenté par les Pyrénées, le Massif Central et les Alpes, se prête peu aux LGV. Les courbes réduisent la vitesse et augmentent l'usure. Le relief oblige à une prolifération d'ouvrages d'art et à une explosion des coûts. Déjà, en 2016, la faillite d'une ligne LGV de « montagne » a été payée par le contribuable¹⁰¹⁸. De plus, les distances avec Paris dépassent 700km et les temps de parcours sont supérieurs à 3h. La situation est peu favorable aux LGV, mais bien adaptée aux TdN.

D.6/ Des liaisons intraeuropéennes et nationales supérieures à 700 km hors de portée par TGV

Un Paris-Madrid (1300 km) en TGV dure une dizaine d'heures en journée, pour un prix autour de 200 €, avec une correspondance à Barcelone. En réalité, les liaisons de plus de 750 km ne sont guère favorables aux LGV¹⁰¹⁹. Pour la Cour des Comptes, « *il ne reste en fait pratiquement aucune ville européenne qui soit à la fois d'importance suffisante en termes de population et suffisamment proche pour justifier d'une liaison TGV par rapport à la France* ».

1010 Pierre Zembri, « [La contribution de la grande vitesse ferroviaire à l'interrégionalité en France](#) », AGF, Vol. 85, N° 4, 2008, pp. 443-460

1011 Yves Crozet, « [La LGV Tours-Bordeaux échappera-t-elle à la malédiction des PPP ferroviaires?](#) », *Transports*, 2015, pp. 22-33

1012 Jean-Marc Jancovici, [Bienvenue dans le monde fini](#), conférence (video), ADEME Ile de France, 13 avril 2018 (minute 45)

1013 Cyril Kempfer, [Suppression confirmée d'un aller-retour Paris-Lausanne](#), Hebdo39, 29 janv. 2019 ; [TGV Lyria, le risque de suppression de la desserte demeure](#), L'Est Républicain, 13 mars 2019 ; [SNCF : des élus s'opposent à la suppression de la ligne TGV Metz-Nancy-Lyon](#), LorraineActu, 4 juil. 2018 ; [Le Grand-Est lance une pétition en ligne pour sauver ses dessertes TGV](#), France3, 8 juil. 2018 ; Mélanie Tournadre, [Deux TGV supprimés entre Montélimar et Paris : les usagers prennent désormais le bus](#), France Bleu Drôme Ardèche, 12 déc. 2016

1014 Jérôme Cordelier et Benjamin Téoule, [Nouvelle gare TGV de Montpellier : pourquoi tout ce souk ?](#), Le Point, 7 sept. 2018 ;

Projet de gare en cours : FNAUT, « [Allan-Montélimar-TGV : un caprice de notables, contraire aux intérêts des voyageurs](#) », 30 janv. 2017

1015 Marc Fressoz, [Bordeaux découvre à son tour les effets pervers d'une LGV](#), Mobilicités, 31 oct. 2017

1016 Bordeaux-Rennes : 500 km par la ligne directe et 950 km en passant par Paris : soit 450 km de plus !

1017 SNCF-Réseau, « [Le réseau](#) » (page internet)

1018 Myriam Chauvot, « [TGV : Perpignan-Figueras, une ligne en faillite](#) », *Les Echos*, 16 sept. 2016 ;

1019 Lionel Steinmann, [Le besoin de réduire les pertes menace les lignes Paris-Barcelone et Paris-Genève](#), *Les Echos*, 25 juil. 2017

D.7/ Les voyageurs recherchent des billets moins chers plutôt que de « gagner une heure »

En 2015, la Cour des Comptes relève que les fortes augmentations du **déficit des Intercités « s'expliquent pour l'essentiel par une modification du barème des péages versés par les trains Intercités à RFF. Elles font suite à un avis de l'[ART] qui a abouti à aligner leurs péages sur le niveau le plus élevé acquitté par les TGV. »**¹⁰²⁰ En 2016, SNCF Réseau a souhaité augmenter fortement les péages sur les lignes classiques parallèles aux nouvelles LGV, suscitant toutefois l'opposition de l'ART. *« L'objectif visé serait, selon SNCF Réseau, d'éviter un report du trafic TGV sur la ligne classique parallèle, en réduisant l'écart tarifaire avec la LGV. »*¹⁰²¹ **Le groupe SNCF tente donc d'éliminer la concurrence des trains lents :** une proportion croissante des voyageurs recherchent des tarifs moins chers plutôt que de « gagner » une heure, comme en témoigne le succès du covoiturage et de l'autocar (limités respectivement à 130 km/h et 100 km/h), mais aussi de l'Intercité 100% Eco¹⁰²².

Le retour du vélo en ville a également montré que de nombreux usagers peuvent choisir un mode de transport pour son efficacité, son prix bas et son côté écologique, plutôt que pour sa vitesse absolue. En Espagne, une proportion importante des voyageurs prend le bus, bien plus lent, mais souvent trois fois moins cher que l'AVE. Celui-ci transporte plutôt les voyageurs ayant un plus fort pouvoir d'achat¹⁰²³. Le phénomène se produit également en France¹⁰²⁴, où l'usage du TGV peut aussi marquer une séparation sociale¹⁰²⁵.

D.8/ Créer des Lignes Nouvelles « zéro artificialisation nette » ?

Par ailleurs pour avancer vers le « **zéro artificialisation nette** » des surfaces naturelles et agricoles¹⁰²⁶, une idée serait de **construire les Lignes Nouvelles en remplacement par exemple d'une voie d'autoroute**. Cependant le tracé ne pourrait pas être exactement le même, car les trains classiques supportent au maximum des pentes de 0,3 % tandis que les pentes des autoroutes vont jusqu'à 3 % voire 6 %. Les rayons de courbure minimum des voies d'autoroutes (> 1200m) sont compatibles avec les trains classiques (> 150m) mais pas avec les LGV (> 6000m). L'exemple le plus approchant serait la LGV Francfort-Cologne construite le long d'une autoroute avec des pentes records jusqu'à 4 %, donc accessibles uniquement aux trains ICE3, à l'exclusion des trains classiques.¹⁰²⁷ En terme de report modal l'idée est valide car le chemin de fer permet un meilleur débit par surface que la route. Ainsi, pour Alain Krakovitch, directeur SNCF Transilien, le RER A transporte autant de passagers qu'une autoroute de 2x14 voies.¹⁰²⁸

D.9/ Jeu d'acteurs : une superposition de comportements pro-LGV inappropriés

En 2016, le député Gilles Savary avait déjà souligné les déviances des multiples acteurs autour du ferroviaire¹⁰²⁹ : **le tout-TGV « reçoit le soutien d'élus locaux aussi bien de droite que de gauche. Cela va même jusqu'au sommet de l'État, avec François Hollande qui veut à tout prix un TGV entre Limoges et Poitiers malgré les enquêtes publiques défavorables. »** A cette époque, le secrétaire d'État aux transports qui a décidé de la suppression des TdN, Alain Vidalies, souhaitait la LGV Bordeaux-Dax pour « sa » ville, Mont-de-Marsan (non reliée par le TdN), au prix d'un tracé plutôt tortueux... qui ne faisait guère gagner de temps par rapport à la modernisation de la ligne classique, plus directe. *« Dans la fonction d'un élu vous avez à essayer de développer votre territoire. Mais rencontrer en permanence des gens en disant [...] pourquoi vous vous installez pas là [et qui répondent] « Comment on fait pour venir chez vous ? ». Pour qu'on vous pose plus cette question, vous dites, bon voilà, il faut que je change les choses. »*¹⁰³⁰

1020 [Les trains Intercités : sortir de l'indécision](#), Cour des Comptes, fév. 2015 (page 14)

1021 [Avis n° 2016-012 relatif à la fixation des redevances d'infrastructures du réseau ferré pour 2017](#), ARAFER, 10 fév. 2016 (art 37-45, page 8-9) : « SNCF Réseau propose que la redevance de réservation de la ligne classique parallèle à la LGV BPL passe de 3,570€/s-km à 5,782€/s-km pour les circulations de trains aptes à la grande vitesse empruntant cette ligne, les autres trains étant facturés 1,272 €/s-km. L'objectif visé serait, selon SNCF Réseau, d'éviter un report du trafic TAGV sur la ligne classique parallèle, en réduisant l'écart tarifaire avec la LGV BPL. » (Les art. 44-45 dressent la même analyse pour la LGV SEA).

1022 Simon Barthélémy, [Les trains à moins grande vitesse font le plein au départ de Bordeaux](#), Rue89 Bordeaux, 17 juil. 2017 ;

[Trains Intercités : les bas prix relancent l'activité](#), France 2, 9 juin 2017 ; [Le trafic des trains Intercités repart à la hausse](#), AFP, 8 juin 2017

1023 INE, « [Estadística de Transporte de Viajeros](#) », 13 juin 2016

1024 J.M., « [Les cars Macron font à la fois concurrence au TGV et à Blablacar](#) », *BFM*, 6 janv. 2017 ; [Les pratiques de mobilité des voyageurs sur les lignes régulières d'autocar](#), ARAFER, janv. 2017

1025 Julien Milanési, [Qui utilise le TGV?](#), Mediapart, 8 févr. 2011

1026 [Un rapport officiel étudie comment atteindre le « zéro artificialisation » des sols](#), Reporterre, 25 juil. 2019

1027 [Frankfurt-Köln high speed](#), Railway Technology, 2002

1028 Alain Krakovitch, « [RER A = 1 autoroute de 2x14 voies](#) », Twitter, 30 juil. 2019 ; [Capacité des infrastructures par mode de déplacements](#), Mobilidoc, déc. 2018

1029 Gilles Savary, Bertrand Pancher, [Rapport Assemblée Nationale sur la Réforme Ferroviaire](#), 4 octobre 2016 ; [Vidéo à l'Assemblée Nationale](#) ; Interview de Gilles Savary par Benoît Lasserre, « [Plaidoyer pour une SNCF libre](#) », *Sud Ouest*, 31 oct. 2016 ([texte complet ici](#)) ; vidéo [Gilles Savary en cheminot](#), « J'aimerais vous y voir », *LCP*, 9 déc. 2015 ; Simon Barthélémy, « [Le TGV est un astre mort](#) », selon Gilles Savary, *Rue89-Bordeaux*, 22 oct. 2014

1030 Marie-Christine Zelem, [La LGV : Un projet de Société](#), Vidéo, UVED, 2016 (minute 18) ; Sophie Metrich et Julien Milanési, « [L'Intérêt général et moi](#) », Documentaire, 1er juin 2016

Annexe E. Manifeste pour les « trains lents »

Nous appellerons « trains lents » les trains qui ne sont pas à Grande Vitesse. Ils circulent donc à une vitesse maximale inférieure à 230 km/h. En France, même s'il est bien souvent **limité à 160km/h voire moins, le train lent est déjà compétitif en vitesse face à l'automobile**. Il offre aussi plus de « temps utile » : lire ou travailler dans le train. Le **confort** est comparable, le train pouvant être plus reposant.

Le sénateur Olivier Jacquin analyse que « *devant investir dans le meilleur réseau TGV du monde, la SNCF pour sa survie s'est spécialisée sur le voyageur la grande vitesse et le périurbain là où il peut être massifié. La SNCF pour sa survie a aussi tué, en plus des TdN, les intercitys, le fret, les petites lignes* ». ¹⁰³¹ Aujourd'hui en France, les transports en commun en zone rurale apparaissent de bien moindre qualité qu'en Espagne ou en Allemagne. ¹⁰³²

La Suisse et l'Autriche n'ont pas parié sur la Grande Vitesse. Ces pays ont pu paraître un temps « être à la traîne » sur le ferroviaire. Aujourd'hui ils sont en avance. Les suisses sont fiers de leurs trains et des choix ferroviaires. De fait, la Grande Vitesse n'apparaît pas absolument nécessaire pour le report de la route sur le rail. D'autres facteurs sont importants : les fréquences, l'amplitude horaire avec aussi des trains en fin de journée, de soirée, et de nuit ! Et surtout un point qui pêche fortement : des prix attractifs et inclusifs des voyageurs occasionnels.

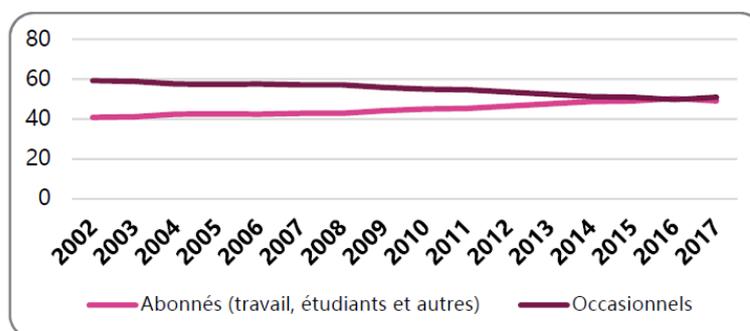
E.1/ Rendre le train « lent » compétitif en prix par rapport à la route

Si les trains « lents » (TER et Intercités) sont déjà compétitif en vitesse par rapport à la route, ils souffrent d'autre chose : **la multiplication des tarifs génère une vraie barrière d'entrée** pour les voyageurs occasionnels. Ceux-ci en diminution constante, à tel point que désormais près de de la moitié des voyageurs TER sont des abonnés ! (voir graphique 6). Devoir explorer dans les détails la complexité des tarifs et des réductions qui varient d'une région à l'autre est de fait hors de portée de la plupart des français et a fortiori des étrangers en transit. Le voyageur non expert voit le *plein tarif* (autour de 15 €/100km, voire plus ¹⁰³³), et bien souvent il renonce pour longtemps au train. « **je suis allé à la gare. J'ai demandé le prix du TER et finalement j'ai pris ma voiture** ». « **76% des Français voyagent avec des réductions** » souligne M. Pepy ¹⁰³⁴, ce qui confirme que **ceux qui méconnaissent les réductions SNCF restent fidèles à leur voiture**, qui assure toujours 80% des déplacements.

Les voyageurs occasionnels payent beaucoup plus cher que les abonnés. Cette divergence des prix n'est pas justifiée, elle repousse les voyageurs occasionnels vers la route. Or ce sont les voyageurs occasionnels qui génèrent la grande majorité des recettes. Même d'un point de vue commercial, il y a tout intérêt à les attirer vers le train (voir graphique 6). ¹⁰³⁵

A l'opposé la Cour des Comptes reprend l'idée que les usagers doivent payer plus, pour réduire les impôts ¹⁰³⁶. En même temps, la promotion des *transports en commun gratuits* est à la mode ¹⁰³⁷. Notons toutefois, que même les transports en commun ont un coût environnemental : au final c'est surtout au vélo et à la marche d'être subventionnés au niveau maximal. ¹⁰³⁸ Pour le sénateur Jérôme Bignon « *le prix des voyages doit refléter l'impact écologique afin que les moins polluants soit les moins chers.* » ¹⁰³⁹

Graphique n° 6 : parts des abonnés et des voyageurs occasionnels, en %, 2002-2017



Source : Cour des comptes d'après SNCF Mobilités

1031 [Débat sur la promotion des auto-trains et intercitys de nuit](#), Sénat, 20 nov. 2019, 19h03'

1032 [Comparaison de la qualité de la desserte en transports publics réguliers depuis les zones rurales en France, en Espagne et en Allemagne](#), AQST, 20 juin 2019 ; Louis Nadau, [Transports en commun en zone rurale : une galère bien française qui dope la dépendance automobile](#), Marianne, 7 août 2019

1033 Yann Guégan, [Les prix fous du train : ville par ville, les tarifs relevés sur le site de la SNCF](#), dans mon labo, 16 déc. 2018

1034 M.Pepy sur France Inter et « [SNCF : des hausses de tarifs annoncées ce lundi](#) », *Le Figaro*, 10 mars 2017

1035 [Les transports express régionaux à l'heure de l'ouverture à la concurrence](#), Cour des Comptes, 23 oct. 2019 (page 46-47 et 72)

1036 Richard Poirot, [Rail francilien : l'usager doit payer plus, juge la Cour des Comptes](#), Libération, 10 fév. 2016 ; [SNCF : pourquoi les usagers paieront bientôt le train \(beaucoup ?\) plus cher](#), Blog Bernard Aubin, 1 fév. 2018

1037 Stéphanie Maurice, [Pionnier des bus gratuits, Dunkerque suscite l'intérêt de nombreuses villes](#), Libération, 30 août 2019 ; Daniel Boffey, [Luxembourg to become first country to make all public transport free](#), The Guardian, 5 déc. 2018 ;

1038 Olivier Razemon, [Se déplacer n'est jamais gratuit](#), Blog Le Monde, 20 mars 2018

1039 [Débat sur la promotion des auto-trains et intercitys de nuit](#), Sénat, 20 nov. 2019 (19h59')

E.2/ Quelle tarification pour les trains lents ?

Pour Pepy « 77% des français trouvent le train trop cher »¹⁰⁴⁰. La SNCF connaît la stratégie à suivre : « il n'y aura plus d'augmentation des prix » a confirmé Pepy dès 2017¹⁰⁴¹. Pour le président de la Région Centre-Val de Loire « une tarification plus basse mais mieux pensée entraîne une augmentation de la fréquentation. Dans un secteur où la majorité des coûts sont fixes et où les trains ne sont pas pleins, une baisse des tarifs peut conduire à une augmentation des recettes sans augmentation des coûts [...] cette tarification repensée conduira à une augmentation des recettes de 4 à 5 millions par an. »¹⁰⁴²

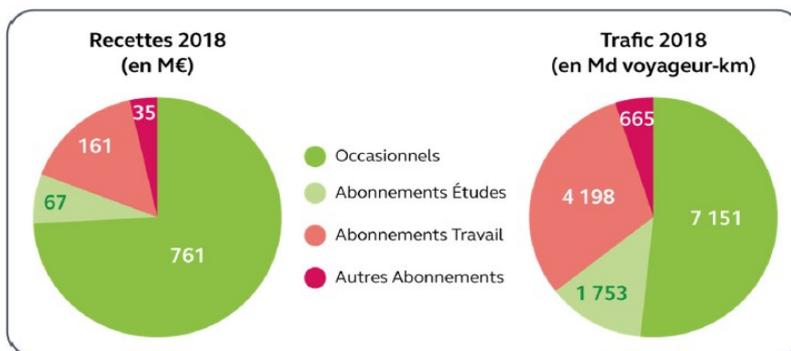
Le ferroviaire est bien adapté pour **améliorer l'autofinancement par le volume et la maximisation de l'usage du réseau**¹⁰⁴³ : remplir chaque train et faire circuler plus de trains, augmenter les fréquences et l'amplitude des horaires pour créer un cercle vertueux rendant le rail attractif : contribuer via les péages à l'entretien du réseau et réduire les coûts unitaires en faisant circuler au maximum le matériel. C'est aussi un optimum économique !¹⁰⁴⁴

Les Intercités 100%Eco de la SNCF¹⁰⁴⁵ et certains TER régionaux¹⁰⁴⁶ ont mis en place des tarifs proche du covoiturage avec succès. Flixbus a annoncé lui aussi vouloir promouvoir les trains lents de type Intercité (IC) en travaillant sur les "petits prix"¹⁰⁴⁷. Thello propose également une gamme tarifaire simplifiée.

Un tarif attractif pour tous « au prix du covoiturage » se situerait autour de 7 €/100km. Le prix de vente moyen des billets Intercités n'est pas beaucoup élevé (autour de 8,5 € HT/100km¹⁰⁴⁸, ou 9,6 €/100km¹⁰⁴⁹ selon les estimations). Le prix de vente moyen du TER est de 7,5 €/100km en 2018¹⁰⁵⁰.

Avec une telle tarification, le « train lent » sera compétitif vis-à-vis de l'autocar dont le prix se situera au-dessus de 8 €/100km¹⁰⁵¹ lorsque les compagnies atteindront l'équilibre économique (prix couramment constaté en Espagne)¹⁰⁵². Chez nos voisins de Catalogne¹⁰⁵³, les trains régionaux affichent eux aussi un prix autour de 6 à 8 €/100km. Là où le train affiche un tel tarif, l'autocar ne concurrence pas le rail. Il ne fait que compléter le réseau¹⁰⁵⁴.

Graphique n° 14 : comparaison des recettes et des trafics en 2018



Source : Cour des comptes d'après SNCF Mobilités

1040 [Audition de Guillaume Pepy](#), Assemblée Nationale, LCP, 7 fév. 2018 (miunte 45') ; Stéphane Carpentier et Loïc Farge, [Tarifs SNCF : 7 Français sur 10 jugent le train trop cher](#), RTL, 24 sept. 2015 ; [Transports en commun : satisfaits ou pas ?](#), CLCV, 23 sept. 2015

1041 Florence Guernalec, [Guillaume Pepy \(SNCF\) confirme qu'il n'y aura pas de hausse de prix des billets TGV en 2017](#), Mobilicité, 29 juin 2017 ; Lionel Steinmann, [Pourquoi la SNCF n'augmente pas ses tarifs cette année](#), Les Echos, 3 janv. 2017

1042 [Les transports express régionaux à l'heure de l'ouverture à la concurrence](#), Cour des Comptes, 23 oct. 2019 (page 165)

1043 Mounia Van de Castele, [Comment SNCF Intercités veut prendre des parts de marché à Blablacar](#), La Tribune, 8 juin 2017

[Trains Intercités : les bas prix relancent l'activité](#), France 2, 9 juin 2017 ; [Le trafic des trains Intercités repart à la hausse](#), AFP, 8 juin 2017

1044 Il est vrai que le plein tarif TER SNCF est d'ores et déjà compétitif par rapport à une voiture deux personnes dans une voiture. Mais le covoiturage permet des remplissages de 3 ou 4 personnes par voiture. Le jeu tarifaire actuel consolide donc l'hégémonie de l'automobile. Phénomène aggravant, bien des automobilistes ont tendance à ne voir que le coût de l'essence (ils considèrent que l'achat du véhicule, l'entretien et l'assurance sont des frais fixes car « on ne peut pas se passer de voiture »).

1045 Éric Béziat, [Face aux « cars Macron », la SNCF étouffe son offre de trains à petits prix](#) [La compagnie mise sur les trains Intercités dits « 100 % éco ». A partir du 16 décembre, l'entreprise lancera une liaison entre Paris et Lyon], Le Monde Economie, 25 nov. 2017 ; Florence Guernalec, [La SNCF lance Paris-Lyon en Intercités 100% éco](#), Mobilicités, 22 novembre 2017 ; Florence Guernalec, [Les Intercités 100% Eco vont desservir Nantes et Strasbourg](#), Mobilicités, 14 oct. 2015

1046 L'ex-Région Midi-Pyrénées a également mis en place une tarification similaire : le tarif *TickeMouv'* s'applique sur certains TER : Toulouse-Pamiers 5 € au lieu de 12,60 €. Et miracle : Toulouse-Lourdes 7,5 € au lieu de 30 € ! En 2018 la tarification devient *Evasio Futé* à peine plus onéreuse : 15€ pour 200 km et plus.

1047 F. Bergé, Y. LeFranc-Morin, [Comment Flixbus veut s'attaquer au monopole de la SNCF avec ses futurs Flixbus](#), BFM TV, 22 juin 2019

1048 Les recettes moyennes des IC en 2016 sont de 8,5 € HT/100km voir [Le marché français du transport ferroviaire de voyageurs 2015-2016](#), L'observatoire des transports et de la mobilité, ARAFER, 16 nov. 2017 (page 28).

1049 J-F Verdier, C. Assaïly, D. Genet, IDF-CGEDD, [Audit des Intercités](#), juil. 2016 (page 37).

1050 [Les transports express régionaux à l'heure de l'ouverture à la concurrence](#), Cour des Comptes, 23 oct. 2019 (page 111)

1051 En Espagne, où les autocars sont libéralisés depuis des décennies, le prix moyen est de 8,20 €/100km. Il est probable que le prix français dépasse au final le prix espagnol. Voir le comparatif sur [Coût des transports](#), Le Télégramme, 6 sept. 2016

1052 Le prix a déjà dépassé 5 € TTC/100km fin 2016, alors que Ouibus accumule 45 M€ de pertes annuelles pour autant de Chiffre d'Affaire. Marc Fressoz, [OUIBUS : 45 millions de chiffres d'affaires pour 45 millions de pertes en 2016](#), Mobilicités, 20 oct. 2017

1053 Notons que la Catalogne n'est pas « pauvre » : le [PIB de la Catalogne](#) est évalué à 27 663 €/hab en 2015 ; [PIB Occitanie](#) 26 684 €/hab en 2013.

1054 À noter que le covoiturage est bien moins développé en Catalogne qu'en France, probablement à cause des transports en commun bon marché.

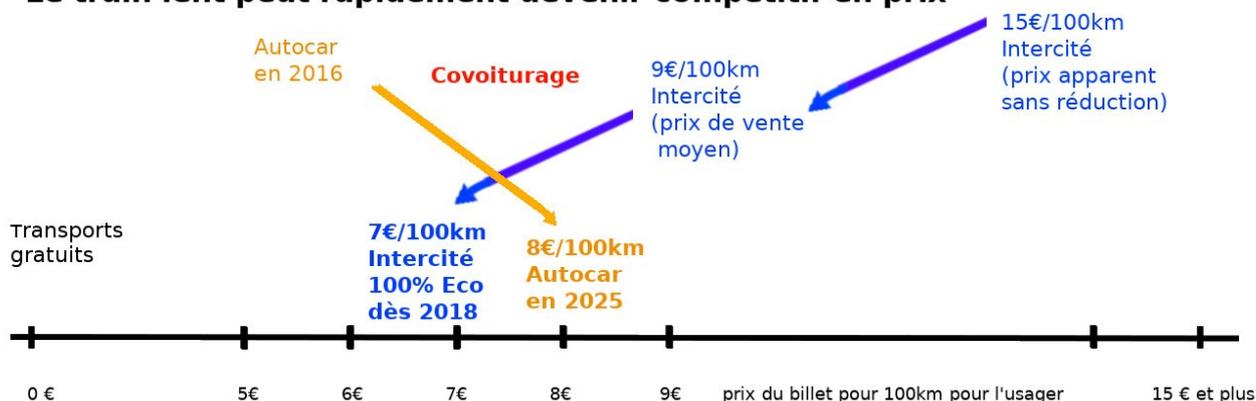
E.3/ Lever le frein à la valorisation des trains lents : cesser de favoriser commercialement les TGV

Si la SNCF propose un mauvais marketing pour les voyageurs occasionnels TER, ce n'est pas par manque de compétences. C'est parce que son intérêt est ailleurs : à l'avenir, les TGV – qui doivent se financer par la vente des billets – souffriront de la concurrence des trains lents, car beaucoup de voyageurs choisissent des billets moins cher plutôt que de « gagner du temps », d'autant plus que le temps dans le train n'est pas réellement « perdu ».

Les TER/IC sont exploités sous convention, donc l'opérateur ne gagne pas plus si le train est plein ou s'il est vide. Par contre le TGV est exploité à ses propres risques : à prix du billet égal, SNCF Mobilités gagne donc beaucoup plus si le voyageur « choisit » un TGV plutôt qu'un TER ou un Intercités. **C'est donc aux Autorités Organisatrices (régions pour les TER et État pour les IC) d'imposer de nouvelles tarifications attractives pour les voyageurs occasionnels.**

Elles en ont la compétence depuis 2014, ce qui a été réaffirmé par l'État en 2017¹⁰⁵⁵. Mais en 2019, le Président de l'ARF dénonce toujours « l'incapacité de SNCF Mobilités de fournir les systèmes d'informations nécessaires à l'émergence de tarifications régionales et interrégionales ». Le président de Région Nouvelle-Aquitaine dénonce de la même façon l'« opacité financière et technique de la SNCF, qui, par exemple, refuse de décomposer ses charges en unités d'œuvre [et l'] opacité du reporting des recettes, privant la Région du plein exercice de sa liberté tarifaire ; »¹⁰⁵⁶ **SNCF Mobilités freine l'émergence d'une tarification attractive pour les voyageurs occasionnels sur les trains lents.**

Le train lent peut rapidement devenir compétitif en prix



Lancer une stratégie tarifaire incitative pour le report de la route sur les trains lents

E.4 / Augmenter les fréquences et l'amplitude horaire pour mieux rentabiliser les lignes par le volume

Pour le sénateur Olivier Jacquin « le ferroviaire est une industrie de réseau avec un coût de création de l'infrastructure absolument considérable. Et pour être efficace le rail a besoin d'être circulé pour permettre de diminuer les prix unitaires. C'est une industrie à rendements croissants. Les régions ont pu démontrer que par le cadencement en mettant plus de trains sur une ligne, on fait baisser les prix unitaires. Le rail a besoin d'être utilisé un maximum le jour et la nuit. » M. Farandou confirme qu'il faut optimiser la « productivité du capital, c'est pas la plus compliquée [...] il faut absolument que les grands équipements [...] tournent le plus possible [...] il faut que le réseau soit bien circulé. C'est pas la peine d'avoir une voie ferrée pour qu'il y ait de la place dessus et qu'on n'arrive pas à faire rouler plus de train. Ça c'est la rentabilité du capital. »¹⁰⁵⁷

L'ONG Réseau Action Climat (RAC) déplore l'intensité d'utilisation médiocre des rails : selon l'ART, seuls 48 trains par kilomètre passent chaque jour en France, contre 140 trains par kilomètre aux Pays-Bas, 119 en Suisse, 96 au Royaume-Uni et 75 en Allemagne.¹⁰⁵⁸ Pour le journaliste Gilles Dansart certains trains

1055 [Les Régions maîtrisent les tarifs des TER](#), Régions de France, 21 avr. 2017

1056 [Les transports express régionaux à l'heure de l'ouverture à la concurrence](#), Cour des Comptes, 23 oct. 2019 (page 156 et 176)

1057 [Audition de M. Jean-Pierre Farandou](#), Sénat, commission ATDD, 2 oct. 2019 [video, minute 10h51']

1058 Cité dans [Le train, notre allié pour le climat](#), RAC-F, 15 fév. 2018 ; « l'utilisation du matériel roulant est insuffisante. En effet, le kilométrage moyen annuel du matériel roulant s'élève, en 2018, à 114 828 km alors que, dans des réseaux cadencés en Europe, on observe une utilisation commerciale moyenne autour de 175 000 km annuels » dans [Les transports express régionaux à l'heure de l'ouverture à la concurrence](#), Cour des Comptes, 23 oct. 2019 (page 69)

ne roulent que 3 à 4 heures par jour.¹⁰⁵⁹ Les voies et le matériel inutilisées une grande partie de la journée coûtent cher et augmentent le coût unitaire.

La Cour des Comptes argumente en faveur d'« *un cadencement des trains, permettant à la fois une offre plus attractive pour les voyageurs et une meilleure utilisation des matériels et des personnels. En effet, d'une part, une hausse et une lisibilité accrue de l'offre, associées à de meilleures correspondances, peut conduire, dans les zones suffisamment denses, à une augmentation de la fréquentation et donc à une occupation supérieure des trains. D'autre part, le coût supplémentaire associé à la circulation des trains sur une ligne déjà existante, est parfois relativement faible : la région Grand Est indique que, dans certains cas, il se situe entre 4 et 8 € par train-kilomètre. Ce coût supplémentaire pourrait même être encore réduit si SNCF Réseau proposait un système de redevances incitatif au développement de l'offre.* »¹⁰⁶⁰

Pour contribuer à la dynamique d'augmentation des fréquence, il serait donc idéal que **SNCF Mobilités et SNCF Réseau proposent des tarifs dégressifs pour rajouter plus de trains** sur une voie ferrée existante. De timides propositions existent en ce sens, mais elles sont insuffisantes : le président de Régions de France déplore que « *l'ajout d'un service était facturé aux régions au coût complet* »¹⁰⁶¹.

E.5/ Financer les « petites lignes » pour conquérir les voyageurs de la route

Le cabinet du président Macron diagnostique que le ferroviaire coûte trop cher « *14 Md€/an pour même pas 4 Md€/an de recettes* »¹⁰⁶² (le chiffre d'affaire Voyages SNCF est de 7,8 M€, dont 1,03Md€ de recettes TER¹⁰⁶³). En conséquence, sur les lignes de desserte fine du territoire le financement est insuffisant. Pour M. Farandou « *c'était vraiment trop peu, il y avait quelques années on était autour de 150M€/an, ça n'allait pas du tout du tout, d'où les ralentissements en permanence et les détériorations du réseau vraiment très rapide. On est monté à 300 – 350 M€/an, c'est pas mal. Il faut aller un peu plus haut.* »¹⁰⁶⁴ D'autres estimations sont apparues : 7 Md€ d'investissement d'ici 2030¹⁰⁶⁵ ; ou 0,52 Md€/an sur la période 2017-2026 pour le renouvellement des lignes UIC 2 à 6¹⁰⁶⁶, ou encore 2 Md€/an pour régénérer et exploiter les lignes UIC 7 à 9 (les « *petites lignes* »).¹⁰⁶⁷ L'État et SNCF Réseau risquent de se désengager des « *petites lignes* »¹⁰⁶⁸ : elles pourraient être reléguées aux Régions sans qu'elles aient les moyens de les maintenir. Cela aboutirait aussi à une fragmentation du réseau ferré¹⁰⁶⁹. Notons que ces petites lignes font aussi circuler des trains « *grandes lignes* », dont les TdN.

E.6 / Résumé des propositions pour dynamiser les lignes

Pour la transition dans les transports, il serait idéal de conquérir une part modale importante de la route, jusque sur les territoires ruraux, qui se sentent aujourd'hui particulièrement délaissés. Cela permettra de donner vie aux territoires ruraux¹⁰⁷⁰. C'est aussi un enjeu de sécurité l'hiver en montagne.¹⁰⁷¹

Pour cela, un réseau ferré élargi est nécessaire. Déjà des expériences positives de réouverture de lignes en milieu rural existent à l'étranger¹⁰⁷². L'Allemagne par exemple veut aller plus loin et cherche à rouvrir un grand nombre de petites lignes fermées au 20ème siècle.¹⁰⁷³ Par ailleurs, financer, augmenter le niveau de service et lancer des tarifications attractives fera vivre le réseau.

1059 [Le Grand Débat en vidéo](#), animé par Gilles Dansart, Rallumons l'étoile (RER Toulousain), 26 nov. 2019

1060 [Les transports express régionaux à l'heure de l'ouverture à la concurrence](#), Cour des Comptes, 23 oct. 2019 (page 51)

1061 [Les transports express régionaux à l'heure de l'ouverture à la concurrence](#), Cour des Comptes, 23 oct. 2019 (page 159)

1062 Témoignage d'une rencontre entre le cabinet et les ONG.

1063 [Les transports express régionaux à l'heure de l'ouverture à la concurrence](#), Cour des Comptes, 23 oct. 2019 (page 72)

1064 [Audition de M. Jean-Pierre Farandou](#), Sénat, commission ATDD, 2 oct. 2019, [[vidéo](#), minute 11h44] ou [[Video](#) à l'AN, minute 0h36*]

1065 [Lorelei Limousin et Camille Selosse](#), Twitter, 15 oct. 2019

1066 [Des besoins supérieurs à la trajectoire du contrat de performance](#), VRT, 7 janv. 2019

1067 Julie de la Brosse, [Les petites lignes ferroviaires en sursis](#), le Monde, 26 août 2018. Notons que la classification UIC 7 à 9 a été définie non pas par l'organisation internationale UIC mais unilatéralement par la SNCF et sur le seul critère du poids des trains, sur les données 2014 non actualisées (< 7000 Tonnes / jour). Or les trains voyageurs pèsent peu. Ainsi, une ligne circulée par 30 trains légers par jour peut être classée UIC 7 à 9 alors que le trafic de passagers y est important.

1068 Marie Astier, [Bretagne, Hauts-de-France, Pays de la Loire : tant bien que mal, les régions financent le chemin de fer](#), Reporterre, 9 fév. 2018 ; Pierre Isnard-Dupuy, [La mort lente des trains du quotidien dans les Alpes du Sud](#), Reporterre, 26 janv. 2018 ; Marie Astier, [Le Cévenol : la SNCF s'acharne contre un train vital](#), Reporterre, 3 janv. 2018 ; [A Toulouse, la SNCF rouvre des petites lignes](#), BFM, 9 mars 2018

1069 En Australie il a été rapporté une difficulté particulière des opérateurs TdN pour obtenir des sillons cohérents de plusieurs propriétaires de réseau différents. Conserver un propriétaire unique pour l'ensemble du réseau permettrait d'éviter cette fragmentation.

1070 Elise Lambert, ["Si on ferme la ligne, on ferme notre territoire" : voyage à bord du TER Grenoble-Gap, menacé de fermeture](#), France Info, 27 mars 2019

1071 [Union sacrée pour la défense des lignes ferroviaires de proximité](#), Tribune collective parue dans Le Monde, 14 mars 2018

1072 [Italie : une ligne ferroviaire rouverte](#), France 2, 29 avril 2019

1073 Christophe Bourdoiseau, [Alleamgne, Le Pays va étudier la réouverture de lignes ferroviaires abandonnées](#), La Lettre du cheminot, 8 janv. 2020 ; Lucas Hochstein, [Deutsche Bahn veut redonner vie au chemin de fer](#), L'essentiel.lu, 6 déc. 2019

Voici plusieurs propositions identifiées par des collectifs d'usagers :

- (1) Mettre en place des **RER autour métropoles ET des agglomérations**.
- (2) **Cadencer les TER, même en zone rurale, toutes les 2 heures minimum en heures creuses**¹⁰⁷⁴.
- (3) Étendre l'amplitude horaire, **de tôt le matin jusqu'à minuit** (voire durant la nuit). Aujourd'hui bien des TER ont une amplitude horaire qui se termine dès 18h ou 19h¹⁰⁷⁵, ce qui empêche les trajets Domicile-Travail, et oblige de nombreuses personnes à maintenir leur mobilité en automobile individuelle. Aux Pays-Bas, les trains de voyageurs circulent toute la nuit, même entre 2h et 5h.
- (4) Une **tarification attractive pour tous, inclusif des voyageurs occasionnels, s'approchant du prix du covoiturage**.
- (5*) Une **tarification unique multimodale** donnant accès aux services des transports des agglomérations et métropoles.
- (6) Optimiser les **correspondances TER** avec les trains grandes lignes. C'est d'autant plus important en milieu rural où l'offre de transports en commun est réduite¹⁰⁷⁶.
- (7) Faire rouler des trains Grandes Lignes dont **des TdN sur les voies ferrées des territoires ruraux excentrés**, par exemple dans le Massif Central¹⁰⁷⁷.

Annexe F. Sortir le ferroviaire des conflits idéologiques

F.1/ L'intervention de l'État est nécessaire pour le ferroviaire et les lignes de nuit

Pour relancer le service TdN, Elisabeth Borne promet que « *de nouveaux opérateurs viendront* »¹⁰⁷⁸. « *on va avec l'ouverture à la concurrence avoir la possibilité aussi pour de nouveaux opérateurs d'offrir des services de train de voyageurs et notamment des trains de nuit. Moi je suis convaincue que c'est un mode de transport qui a de l'avenir.* »¹⁰⁷⁹

Les entreprises entrantes sont autorisées depuis 2009 à créer des lignes TdN intraeuropéennes circulant en partie sur le territoire Français. Mais elles ne se bousculent pas. Trenitalia par sa filiale Thello n'assure – avec difficulté – qu'une seule ligne de nuit, Paris-Venise¹⁰⁸⁰. **Transdev a exprimé être intéressé par les TdN uniquement s'ils sont subventionnés**¹⁰⁸¹. Le Parlement Européen a commandé un rapport qui liste de nombreux arguments montrant que les TdN gérés par des compagnies privées ne sont pas viables¹⁰⁸². Nombre d'arguments sont par ailleurs polémiques¹⁰⁸³. Une conclusion logique reste toutefois que **le TdN relève d'une mission de service public pour l'aménagement du territoire**.

La concurrence a trop souvent été vue comme une solution magique qui permettrait à l'État (et la SNCF) de se désengager¹⁰⁸⁴. Ce phénomène a été dénoncé aussi au Royaume-Uni : « *Le gouvernement semble avoir jugé que son rôle se limitait à sous-traiter le service* »¹⁰⁸⁵. Pour un agent ÖBB, « *le problème c'est de croire qu'il suffit de fournir une bonne infrastructure, et que tout le reste sera fait par le "marché". Cela peut fonctionner pour certaines liaisons à faible trafic, mais cela ne développera pas un vrai réseau.* »¹⁰⁸⁶ La Suède et l'Autriche, bonnes élèves de l'ouverture à la concurrence, ont relancé leurs TdN à travers leurs entreprises publiques SJ et ÖBB¹⁰⁸⁷, même si des opérateurs extérieurs sont effectivement venus « stimuler » l'opérateur historique¹⁰⁸⁸.

1074 [Le cadencement ferroviaire se met en place dans tout le Grand-Est](#), VRT, 18 nov. 2019

1075 [« le dernier TER au départ de Pau direction Bayonne est à 17h54 »](#), Ligne Bayonne-Pau, 3 janv. 2018

1076 [Horaires des trains pour 2020 : le coup de gueule du député](#), Le Dauphiné, 4 déc. 2019

1077 [Les usagers de la ligne du train Cévenol demandent le retour du train de nuit Nîmes Clermont Paris !](#), Collectif des Usagers des Transports du Haut-Allier, 10 janv. 2019

1078 [Elisabeth Borne, Assemblée Nationale, 2ème séance](#), 11 avril 2018 (minute 2h44')

1079 [Pau: Elisabeth Borne présente le nouveau train Intercités](#), Sud-Ouest, 27 avr. 2019 (minute 1'30")

1080 Marc Fressoz, [Thello stoppe sa marche sur Rome mais veut titiller la SNCF en Italie et en région PACA](#), Mobilicités, 8 octobre 2013

1081 [Trains de nuit : Transdev pose ses conditions](#), TransportRail, 19 juin 2016

1082 [Night trains in Europe : the end of the line ?](#), Policy Dept, Transport&Tourism, European Parliament, 8 mai 2017

1083 Poul Kattler, [The end of the line – we don't think so !](#), Back-on-track, 17 mai 2017

1084 « *ÖBB devrait venir profiter de l'ouverture à la concurrence* » a déclaré Elisabeth Borne aux ONG en février 2018. Le député J. Giraud espère également : [Le train de nuit Paris-Briançon bientôt autrichien ?](#), Le Dauphiné, 15 mai 2018. Pourtant ÖBB n'a pas la capacité de desservir toute l'Europe. Lire : [Danish NGP-contact to ÖBB NightJet, "Meeting with Kurt Bauer"](#), Back-on-track, 28 sept. 2017 ; Voir aussi Franck Bouaziz, [Rail : vers une concurrence sans révolution](#), Libération, 12 juil. 2019

1085 Alexandre Counis, [Au Royaume-Uni, la privatisation du rail critiquée par le Parlement](#), Les Echos, 30 avril 2018

1086 Helmut Utenthaler, [the main problem is believing that providing good infrastructure is sufficient and that everything else is done by the "market"...](#) [that might work on certain routes with low-hanging fruits, but no real network will evolve then](#), Twitter, 13 déc. 2018

1087 Les principales compagnies qui relancent (ou maintiennent) des trains de nuit sont ÖBB en Autriche, NSD en Norvège, SJ en Suède, VR en Finlande, RZD en Russie, ZSSK en Slovaquie, Thello (filiale de Trenitalia). Elles sont 100% publiques. Snälltåget en Suède est une filiale de Transdev (majoritairement publique). Notons comme exception le Caledonian Sleeper, géré par First Group (avec le soutien actif de l'Écosse).

1088 Patrick Laval, [Dossier Concurrence : Suède. Ouverture sur les trains de nuit, puis les grands axes](#), La Lettre du Cheminot, 21 août 2017

Pays	Opérateur	Chiffre d'Affaire	Capital	% de capital privé
Allemagne	DB Transdev CFF ¹⁰⁸⁹ Autres Flixbus-Hkx	40Md€ CA mondial 1 Md€ CA Allemagne (7% du train régional) ? 25% du régional 3 lignes ¹⁰⁹⁰	État allemand 100% État (France 66%) Etat (Suisse 100%) ? Banque Européenne d'Investissement ¹⁰⁹¹ + investisseurs privés (levées de fonds)	0% 34% 0% ? 100% (?)
Italie	Trenitalia Italo	5,3 Md€ CA national 0,5 Md€	État Italien 100% Créé avec 20 % de capital SNCF	0% 100%
Grèce	TrainOSE	0,1 Md€	État Italien 100%	0%
Suisse	CFE BLS	7,5 Md€ 1 Md€	État (Confédération Suisse) 100% Collectivités publiques Suisses 84,4% ¹⁰⁹²	0% 15,6%
Autriche	ÖBB Westbahn	5,5 Md€ 0.05 Md€	État Autrichien 100% État (France par la SNCF ¹⁰⁹³) 17,4%	0% 83,6%
République Tchèque et Slovaquie	České Dráhy ŽSR ZSSK Leo Express RegioJet Arriva (DB)	1,6 Md€ 0,5 Md€ 0,4 Md€ 0,01 Md€ 0,03 Md€ ?	État tchèque 100% État Slovaque 100% État Slovaque 100% privé M. Radim Jančura (privé) État Allemand 100%	0% 0% 0% 100% 100% 0%
Hongrie	MÁV GySEV		État (Hongrie) 100% États: Hongrie 66%, Autriche 34%	0% 0%
Bulgarie Roumanie	BDŽ CFR	1,1 Md€	État (Bulgarie) 100% État (Roumanie) 100%	0% 0%
Pologne	PKP Arriva RP	0,2 Md€	État 100% État (Allemagne) 100%	0% 0%
Danemark	DSB Arriva (DB)	1,6 Md€	État (Danemark) 100% État Allemand (100%)	0 % 0%
Suède	SJ Snälltåget MTR DSB	0,7 Md€ ? ? 0 (retiré)	État (Suède) État (France par Transdev) 66% État (Hong-Kong) 75 % État (Danemark) 100 %	0% 34% 25% 0%
Norvège Finlande	Vy VR	1,1 Md€ 0,5 Md€	État (Norvège) 100% État (Finlande) 100%	0% 0%
Pays-Bas	NS Arriva (DB) Keolis NDL Connexxion	4,1 Md€ 5,4Md€-CA mondial 0,1 Md€	État (Pays-Bas) 100% État (Allemand) 100% Public (France + Québec) : 100% Transdev 86% + Banque Pays-Bas 14%	0% 0% 0% 29%
Belgique Luxembourg	SNCB CLF	1,1 Md€ 0,8 Md€	État (Belgique) 100% États (Lux 94%, BE 4%, FR 2%)	0% 0%
France	SNCF Keolis RATP Thello Eurostar	33Md€ CA mondial 6M€ CA Mondial 5 Md€ 0,04 Md€ 1 Md€	État (France 100%) État (SNCF 70%, Québec 30%) État (France) 100% État (Italie) 100% États (France, Québec, Belgique) 95%	0% 0% 0% 0% 5% ¹⁰⁹⁴
Espagne Portugal	RENFE/FEVE FGC CP	3,6 Md€ 0,24 Md€	État (Espagne) 100% Région Catalogne 100% État (Portugal) 100%	0% 0% 0%

Le capital des opérateurs de mobilité ferroviaire voyageurs en Europe est très majoritairement public.

1089 [Quand CFF International excelle sur un régional allemand](#), Mediarail, 1er août 2019

1090 [Qu'est-ce qu'un opérateur privé tel que Flixbus ?](#) Revue de presse, collectif de défense des axes ferroviaires de Normandie, 27 août 2019

1091 [Levée de fonds record pour la maison mère de FlixBus et FlixBus qui se lance dans le covoiturage](#), VRT, 19 juil. 2019

1092 En Suisse, l'opérateur entrant BLS appartient à 84,4 % aux diverses collectivités publiques (cantons, communes et confédération). Lire : Bernard Wutrich, [Andreas Meyer, patron des CFF, considère que le réseau grandes lignes doit rester en mains des CFF](#), Le Temps, 14 sept. 2017

1093 [La SNCF réduit sa part dans l'autrichienne Westbahn](#), AFP, Finances.net, 23 avr 2013

1094 Eurostar appartient à 10% Hermes, qui appartient à 75% à Transdev, qui possède 66% de capital public.

F.2/ Les capitaux privés s'aventurent peu sur le rail : les entreprises publiques conservent le rôle principal

Les opérateurs privés ont bien des difficultés sur les rails¹⁰⁹⁵. Véolia s'est retiré des transports après avoir essuyé de lourdes pertes à l'international¹⁰⁹⁶. Il lui a fallu 7 ans pour trouver un repreneur pour sa participation dans Transdev¹⁰⁹⁷. Le Royaume-Uni vit des faillites d'opérateurs privés¹⁰⁹⁸. En Italie, l'opérateur entrant NTV-Italo, fondé avec un cofinancement SNCF, a finalement été revendu intégralement à un fond d'investissement américain¹⁰⁹⁹. Notons aussi la condamnation d'un opérateur privé français pour un accident ferroviaire (79 morts) à l'étranger¹¹⁰⁰.

Dans tous les pays européens, l'opérateur historique conserve un capital 100% public et opère la grande majorité du marché. L'exception reste le Royaume-Uni où cette configuration est interdite par la loi. En Allemagne après 25 ans de mise en concurrence, l'opérateur historique public DB reste dans une situation de semi-monopole. Il opère 96% des grandes lignes et 64% des lignes locales¹¹⁰¹ (voir tableau).

Il existe donc peu de compagnies réellement privées et leur part de marché reste très minoritaire¹¹⁰². Ces compagnies, Flixbahn, Westbahn, Regiojet, LeoExpress¹¹⁰³, Italo sont regroupés dans l'alliance de nouvelles compagnies ferroviaires Allrail, qui se déclare inquiet : la compétition pourrait ne jamais fonctionner¹¹⁰⁴. Un avantage de ces compagnies assimilées à des start-up réside dans la capacité à lever des fonds de manière disproportionnée par rapport à leur valeur réelle, en vendant des « rêves innovants ». ¹¹⁰⁵ Attention toutefois : l'argent facile pourrait être éphémère.

Vu le manque d'opérateurs réellement privés, les opérateurs entrants sont souvent des entreprises publiques d'autres pays¹¹⁰⁶ : ainsi les opérateurs publics RATP, SNCF, DB, Trenitalia créent des filiales (Keolis pour la SNCF¹¹⁰⁷, Arriva pour la DB, Thello pour Trenitalia) qui ont 100% de capital public. Transdev a 66% de capital d'Etat.

La situation est incongrue, puisque ce sont surtout **des entreprises d'État** qui investissent de l'argent public à l'étranger. Les entreprises publiques ont tendance à se concurrencer sur les axes les plus fréquentés. Parallèlement, **elles cherchent à se délester – à domicile – de la mission d'aménagement du territoire**, parce qu'elle présente a priori moins de potentiel de croissance. Les prix baissent parfois sur certaines liaisons fréquentées¹¹⁰⁸, au risque de délaissier les territoires moins denses.

L'UE autorise le changement de modèle

L'obligation de mise en concurrence (4ème paquet ferroviaire) a été voté par l'UE à une courte majorité. Le 3ème paquet ferroviaire de l'UE, de 2007, a lui aussi été dénoncé comme défavorable aux trains de nuit¹¹⁰⁹. Depuis 2007, l'UE offre la possibilité à une minorité de pays de choisir une autre voie, grâce à la procédure de « *cooperation renforcée* ». ¹¹¹⁰ Si un minimum de 9 états de l'UE décident de coopérer sur un autre type d'organisation ferroviaire, l'UE ne pourra s'y opposer. ¹¹¹¹

1095 Fabrice Gliszczynski, "Sans modèle économique du TGV, l'ouverture à la concurrence ne fonctionnera pas" (Pepy), La Tribune, 30 juin 2017 ; Lionel Steinmann et Pierre de Gasquet, [La SNCF descend d'Italo, le TGV privé italien](#), Les Echos, 17 juillet 2015 ; L. Levert, [Städtebahn Sachsen : un privé disparaît](#), Rail Passion; 18 oct. 2019 ; [Transdev perd son contrat historique à Nancy](#), VRT, 18 oct. 2018

1096 Jean-François Arnaud et Anna Rousseau, [Pourquoi Veolia dit adieu aux transports](#), Challenges.fr, 6 déc. 2011

1097 Nina Godart, [Pourquoi Veolia veut se débarrasser de Transdev](#), BFMTV, 11 juil. 2013 ; F. Gliszczynski, [Transdev : les constructeurs automobiles ont un bon profil pour remplacer Veolia au capital](#), La Tribune, 29 mars 2017 ; [Transdev se réorganise](#), VRT, 19 déc. 2018 ;

1098 [Stagecoach East Coast rail franchise to end early](#), BBC, 6 fév. 2018 ;

Nathanaël Uhl, [Derrière Carillion, la privatisation des services publics pose questions en Grande-Bretagne](#), Grey Britain, 17 janv. 2018

1099 [Un nouvel actionnaire unique pour NTV-Italo](#), Mediarail, 9 fév. 2018 ; La SNCF possédait à l'origine 20% de capital d'NTV qui concurrençait FS sur la grande vitesse. Voir aussi : P. Ridet, [En difficulté, le transporteur ferroviaire italien NTV interpelle l'État](#), Le Monde.fr, 3 sept. 2014

1100 Josiane Kouagheu, [Cameroun : une filiale du groupe Bolloré condamnée dans une catastrophe ferroviaire](#), Le Monde avec AFP, 27 sept. 2018

1101 Pauline Houédé, [La difficile libéralisation du rail allemand. Plus de 99 % des lignes longue distance restent exploitées par l'opérateur public Deutsche Bahn](#), Les Echos, 1 août 2017 ; Transdev « le premier opérateur « privé » de lignes régionales » n'opère que 7% du marché régional, [L'incroyable résurrection de la "Schönbuchbahn"](#), VRT, 23 avril 2018

1102 Frédéric de Kemmeter, [Les entreprises ferroviaires privées en Europe : état des lieux 2018](#), Mediarail, 15 mai 2018

1103 Frédéric de Kemmeter, [Bénéfice et trafic en hausse pour Leo Express](#), Mediarail.be, 17 août 2019

1104 Nick Brooks, [Serious risk that EU rail market opening will never happen](#), LinkedIn, 29 juil. 2019

1105 [FlixBus lève 531 M\\$ pour des options de covoiturage sur sa plateforme de mobilité pilotée par l'IA](#), Newstrotteur, 19 juil. 2019

1106 [Ouverture à la concurrence : ces entreprises prêtes à rivaliser avec la SNCF](#), Boursorama avec AFP, 10 janv. 2019

1107 « *Le Groupe Keolis est détenu à 70 % par la SNCF et à 30 % par la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ)*. » dans [Qui sommes-nous ?](#), Keolis, page web. Pour sa part CDPQ a la forme juridique de société d'état.

1108 [Pour MTR, l'open access ne paye pas encore en Suède](#), VRT, 15 Sept. 2017

1109 Benoît Gaillard, [Qui a tué les trains de nuit?](#), Blog Le Temps, 8 fév. 2019

1110 Marion Gaillard, [Coopérations renforcées et gouvernance européenne](#), Vie Publique, 11 nov. 2018

1111 Par ailleurs la CGT souligne que l'État a une latitude pour choisir de ne pas ouvrir à la concurrence. Il a par exemple déjà reporté au-delà de 2039 l'ouverture à la concurrence du RER A et B à Paris [SNCF: le gouvernement renonce aux ordonnances sur l'ouverture à la concurrence](#), AFP & LCP, 30 mars 2018 ; [Ensemble pour le fer](#), CGT cheminots, 7 mars 2018 (page 19-20)

Or de nombreux pays s'interrogent sur le modèle à suivre : le Royaume-Uni a été pionnier de la libéralisation du rail. L'infrastructure, privatisée dès 1996, est à nouveau gérée, depuis 2002, par une entreprise à capital 100% public, *Network Rail*, ce qui a permis d'améliorer la sécurité, après 2 accidents graves dus au manque d'investissement du temps de la gestion privée¹¹¹². La loi interdit aux entreprises publiques britanniques d'opérer des liaisons ferroviaires¹¹¹³. Conséquence paradoxale, de nombreux **opérateurs roulants au Royaume-Uni ont 100% de capital public venu d'autres pays d'Europe** (Allemagne, France, Pays-Bas ou Italie). Et ils sont gourmands en subventions britanniques.¹¹¹⁴

La Délégation du Service à des entreprises privées (DSP) n'a pas toujours satisfait les usagers : elle est accusée de remettre en cause la desserte des destinations secondaires, provoquer une baisse de la qualité de service¹¹¹⁵, tout en apportant le risque d'une augmentation¹¹¹⁶ et d'une disparité des prix¹¹¹⁷. Pour un observateur anglais, « *il est évident que la privatisation n'a pas fonctionné, elle a plutôt amené de la fragmentation et de l'inefficacité. L'argent gaspillé (en subventions, ndr) aujourd'hui pourrait être mieux utilisé et servir à améliorer le service et réduire le prix des billets dans le futur.* »¹¹¹⁸ Aujourd'hui **75% de la population britannique souhaite la renationalisation du rail**¹¹¹⁹, à tel point que le Financial Times lui-même s'interroge¹¹²⁰.

F.3/ L'argent public investi à l'étranger porte atteinte au ferroviaire national ?

La Cour des Comptes allemande a critiqué que le gouvernement ait autorisé DB à poursuivre une politique d'expansion internationale dans environ 140 pays en assumant les risques et sans bénéfices pour l'Allemagne.¹¹²¹ La DB est en effet la première entreprise ferroviaire mondiale en chiffre d'affaire, devant la SNCF.¹¹²² Le président de la Cour Kay Scheller souligne que **les bénéfices « restent à l'étranger »**, expliquant que « *la DB n'a pas encore utilisé les bénéfices générés à l'échelle internationale pour financer des chemins de fer en Allemagne, mais les a réinvestis à l'international. Dans le même temps, les risques économiques des activités mondiales de DB peuvent être préjudiciables aux chemins de fer allemands ou au gouvernement fédéral.* » La Cour des Comptes préconise dès lors de vendre la filiale anglaise Arriva¹¹²³ et le fret routier DB Schenker.¹¹²⁴ La Cour des Comptes française gagnerait donc aussi à **analyser le risque et la réalité des bénéfices des investissements de la SNCF à l'étranger** et hors ferroviaire. En effet, la Cour des Comptes allemande suggère une cession massive des filiales afin de recentrer la DB sur le ferroviaire national.

Pour M. Farandou « *Le développement à l'international comporte des risques. Vous ne connaissez pas les pays [...] Vous avez forcément une part de risque supplémentaire. [...] C'est encore plus vrai quand on vous vous éloignez des logiques OCDE. Quand vous rentrez dans un pays sud américain, africain ou asiatique forcément la part de risques augmente. [...] Le développement à l'international se fera, mais en étant très attentif [...] qu'on ne s'embarque pas dans des aventures qui occasionnerait des pertes financières. La priorité c'est plutôt la France.* »¹¹²⁵

Le risque financier a pu s'illustrer par exemple à Boston¹¹²⁶, en Chine¹¹²⁷, ou avec Ouibus¹¹²⁸. La SNCF a acheté au prix fort Geodis juste avant la crise de 2008¹¹²⁹, ce qui s'est transformé en perte 6 mois

1112 Accidents de Ladbroke Grove en 1999 (31 morts) et de Hatfield en 2000 (4 morts) ; Tristan de Bourbon, [Des trains anglais plus sûrs mais coûteux](#), L'opinion, 31 Mai 2016

1113 [Les Britanniques nous alertent sur la libéralisation du train](#), Comme un bruit qui court, France Inter, 3 mars 2018 (minute 23')

1114 Oliver Gill, [Who owns the UK's railways? Well, not British firms in many cases](#), Citya.M., 11 janv. 2017

1115 [Royaume-Uni. Le rail en plein chaos après une réforme des horaires](#), Le Télégramme, 7 juin 2018 ;

Abby Innes, [Why public sector outsourcing is less efficient than Soviet central planning](#), LSE, 14 juin 2018

1116 [Au Royaume-Uni, les billets de train "les plus chers d'Europe" provoquent la colère](#), Courrier International, 3 janv. 2018 ;

Gérald Roux, « [C'est comment ailleurs ? Les tarifs du train en Grande-Bretagne](#) », *Radio France*, 13 mars 2017 ;

[Rail fares cost commuters up to 14% of their income, says study](#), The Guardian, 3 janv. 2017

1117 Julian Mischi & Valérie Solano, « [36 compagnies pour une ligne de chemin de fer](#) », *Le monde diplomatique*, juin 2016

1118 Cité dans Sasha Mitchell, [Au Royaume-Uni, la privatisation des chemins de fer déraile](#), La Tribune, 9 janv. 2017 ; voir aussi

[Le gouvernement britannique reprend « temporairement » l'East Coast Main Line](#), VRT, 16 Mai 2018 ;

1119 [Au Royaume-Uni, la privatisation du rail critiquée par le Parlement](#), Les Echos, 30 avril 2018 ; [Campagne "We own it" au Royaume-Uni](#),

ARTEinfo, 4 avril 2018 ; [The Guardian view on rail privatisation: going off the tracks](#), The Guardian, 5 déc. 2017 ; [Public ownership is popular](#),

campagne « We own it » ; Thomas Lemahieu, [L'idéologie de la privatisation en déroute en Grande-Bretagne](#), L'Humanité, 8 fév. 2018 ;

« [Grèves, retards, prix prohibitifs : pourquoi certains Britanniques veulent renationaliser leurs chemins de fer](#) », *France Info*, 16 déc. 2016

1120 [Privatisation revisited](#), FT Series, 2018

1121 Ninon Renaud, [La Cour des comptes allemande prône un recentrage de Deutsche Bahn en Allemagne](#), Les Echos, 16 sept. 2019 ; [Allemagne : la DB sous le feu des critiques](#), transportRail, 6 janv. 2019 ; Frédéric de Kemmeter, [La Cour des Comptes égratigne la Deutsche Bahn et le gouvernement allemand](#), MediaRail, 22 janv. 2019

1122 P. M. Godoy Hilario, [Chiffre d'affaires des principales sociétés de transport ferroviaire à l'échelle mondiale en 2018](#), Statista.com, 16 juil. 2019

1123 Christophe Bourdoiseau, [Allemagne, la Deutsche Bahn va vendre Arriva](#), La Lettre du Cheminot, 3 avr. 2019

1124 Frédéric de Kemmeter, [La Cour des Comptes égratigne la Deutsche Bahn et le gouvernement allemand](#), MediaRail, 22 janv. 2019

1125 [Audition de M. Jean-Pierre Farandou](#), Sénat, commission ATDD, 2 oct. 2019 [video, minute 10h32']

1126 Pauline Damour, [RER de Boston: le cauchemar de Keolis enfin dissipé](#), Challenges, 20 avr. 2019

1127 Lionel Steinmann, [La SNCF veut conforter sa présence en Chine](#), Les Echos, 19 juil. 2019

1128 Lise Garnier, [Ouibus : les bus de la SNCF restent un gouffre financier](#), Capital, 2 nov. 2018

1129 Bertille Bayart et Éric de La Chesnais, [Geodis devient la locomotive du fret SNCF](#)

plus tard¹¹³⁰. Le cas SNCF n'est pas isolé : d'autres entreprises majoritairement publiques, comme Transdev ont également pu subir des pertes.¹¹³¹

Et finalement, que la DB tente de vendre sa filiale britannique Arriva¹¹³², elle a elle aussi bien du mal à trouver reprenneur¹¹³³. Ce ne sera pas aisé : du fait de l'opacité comptable, il est invérifiable si elles fonctionnent réellement à l'équilibre : les filiales pourraient être sous perfusion d'argent public des pays d'origine.

Alors finalement pourquoi la SNCF abandonne les TdN ? Quel est le fin mot de l'histoire ? Pour un directeur SNCF si le groupe abandonne les trains de nuit, c'est parce qu'il priorise les investissements à l'étranger. « *Les cadres de l'entreprise préfèrent faire carrière à l'étranger. La situation est trop conflictuelle en France.* » Pour les cadres c'est un peu comme des séjours *Erasmus* : d'après M. Pepy l'international « *c'est l'école de la concurrence et de l'innovation. [...] L'ancrage international permet d'ouvrir l'esprit des gens.* »¹¹³⁴

Le ferroviaire national est une vache à lait pour financer l'international ?

Quand des bénéfices sont réalisés à l'étranger, ceux-ci ne semblent pas réinvestis en France. Interrogés sur cette question, des experts parlementaires du ferroviaire répondent qu'effectivement l'international n'a pas vocation à financer le ferroviaire national.¹¹³⁵ Le risque est donc qu'à l'inverse la SNCF profite de sa situation de monopole en France pour ponctionner les TER et les Intercités par des jeux comptables, pour financer l'international. L'opacité et l'absence de bonne séparation comptable sont propices à cela, et elles sont régulièrement dénoncées par le régulateur et les Régions.¹¹³⁶ La surfacturation et l'investissement à l'international pourrait être une des raisons pourquoi le TER français est plus cher qu'ailleurs. Au final, la situation pourrait apparaître très gênante, avec une direction SNCF qui vide les caisses tout en communiquant que ce sont les cheminots qui coûtent trop cher.

« *Il n'est pas question de dépenser à l'international des bénéfices faits en France* », s'est cru obligé de rassurer Guillaume Pepy¹¹³⁷. Pourtant vu que l'entreprise a des capitaux propres négatifs¹¹³⁸ et qu'elle touche plus de subventions qu'elle ne dégage de bénéfices, il est raisonnable de penser que c'est bien de l'argent public national qui est investi à l'étranger.

Inverser les priorités : sortir de l'optimisation financière et recentrer sur le ferroviaire national

Pour Jean-Pierre Farandou « *le Président de la République a fixé une ambition : la SNCF doit devenir le champion mondial des mobilités du XXI^e siècle.* »¹¹³⁹ La SNCF et la DB ont donc été poussés à se considérer comme des opérateurs globaux¹¹⁴⁰. Ils veulent bien faire du ferroviaire dans leurs pays d'origine, mais désormais seulement là où les bénéfices sont importants. Pour le Sénateur Claude Raynal, si le TdN fonctionne juste à l'équilibre ou avec peu de bénéfices, il est probable que cela n'intéresse pas la SNCF dont les objectifs sont comme toutes les multinationales « l'optimisation financière », donc des taux de rentabilité élevés.¹¹⁴¹ Par exemple la SNCF s'est désintéressée du train de fret frigorifique Perpignan-Rungis¹¹⁴². Comme pour le TdN, la SNCF considère que c'est à l'État de payer l'intégralité des investissements si la rentabilité est positive, mais faible.

Au final l'urgence est sans doute de réétudier la pertinence de la priorité affichée de devenir le champion mondial. Le 22 juillet 2016, le ministre des transports allemand a changé l'objectif de l'opérateur

1130 [La SNCF touchée par la crise financière](#), La Tribune, 5 oct. 2008

1131 [Résultats annuels 2018: Une nouvelle ère pour Transdev, leader mondial de la mobilité](#), Communiqué Transdev, avr. 2019

1132 [La Deutsche Bahn pourrait se séparer de sa filiale britannique Arriva](#), VRT, 12 nov. 2018

1133 « *Une valeur surestimée : cette vente, censée rapporter plus de 4 milliards d'euros, et redonner de l'air au groupe ferroviaire dont les quelque 25 milliards de dettes atteignent déjà le plafond autorisé par Berlin. Mais depuis l'annonce de la cession au printemps dernier, aucune offre n'a dépassé les 3 milliards. Au-delà des difficultés liées aux incertitudes du Brexit, le directeur financier est accusé d'avoir méjugé la valeur d'Arriva, plombé par un milliard d'euros de dettes liées à ses engagements sur le paiement des retraites des salariés.* » dans Ninon Renaud, [Crise à la tête de la « SNCF » allemande](#), Les Echos, 15 nov. 2019 ; [La Deutsche Bahn stoppe la vente d'Arriva](#), VRT, 19 Nov 2019

1134 Regis Duvignau, [La SNCF veut réaliser la moitié de son chiffre d'affaires à l'étranger d'ici à 2025](#), Challenges, 22 juil. 2019

1135 Rencontres du 3 avril 2019. L'objectif des investissements à l'étranger semble être d'augmenter les bénéfices globaux de l'entreprise pour proportionnellement « compenser » le poids de la dette. Mais il participent aussi au rêve que la SNCF devienne un champion mondial : « *La SNCF investit en Autriche, en Espagne, c'est une vitrine à l'étranger. Ça permet d'augmenter l'expertise de l'entreprise.* », « *Ce sont des politiques d'entreprise qui génèrent aussi des recettes et une grande part du chiffre d'affaire, on ne peut pas intervenir.* »

1136 Julien Vinzent, [À la région, l'audit indépendant sur la SNCF a été réalisé par son concurrent](#), Marsactu, 8 nov. 2016 ; Arlette harlot, [KEOLIS, un bel embrouillamini](#), Mediapart, 27 janv. 2019

1137 Regis Duvignau, [La SNCF veut réaliser la moitié de son chiffre d'affaires à l'étranger d'ici à 2025](#), Challenges, 22 juil. 2019

1138 Philippe Jacqué et Anne-Aël Durand, [Cinq points pour comprendre la dette de la SNCF](#), Le Monde, 19 mars 2018

1139 [Audit de M. Jean-Pierre Farandou](#), Sénat, commission ATDD, 2 oct. 2019 [video, minute 10h13'] ; [Discours d'Emmanuel Macron lors de l'inauguration du TGV atlantique Paris-Rennes](#), Elysée, 1er juil. 2017

1140 [The world's biggest railway operators in 2018](#), Russian Railways, 14 août 2018

1141 Rencontre « Oui au train de nuit » du 12 avril 2019

1142 ["Trains des primeurs" supprimés : Pepy se dit "choqué" mais "remplacer les wagons coûte 30 millions d'euros"](#), France Info, 14 mai 2019

DB : ce sera la fiabilité du ferroviaire et non plus l'optimisation financière.¹¹⁴³ C'est un véritable changement culturel qui n'a pas plut au PDG de la DB : il a démissionné en janvier 2017 pour tenter de forcer un revirement... sans succès.

Quel est le niveau d'investissement à l'étranger et hors ferroviaire ? Au-delà de l'opacité comptable, quelques chiffres sont disponibles :

- x M. Pepy rappelle que « *la SNCF a investi en 2016 9Md€ [...] il y a 85% qui va au ferroviaire.* »¹¹⁴⁴. Donc **1,35 Md€/an est investi hors du ferroviaire**. Ainsi M. Pepy aime répéter que « *pour faire plus de trains, il nous faut faire plus que du train* »
- x Par ailleurs, les priorités d'investissement de la SNCF sont à l'étranger¹¹⁴⁵ avec pour objectif « *50% de l'activité à l'étranger d'ici 2022* »¹¹⁴⁶. M. Pepy tente de tempérer : « *85% de nos investissements sont faits en France* »¹¹⁴⁷. Cela représente tout de même là aussi **1,35 Md€/an investi à l'étranger**.
- x D'autres budgets sont fléchés de manière improductive. Par exemple les **intérêts de la dette SNCF grèvent les budgets de 1,5 Md€/an**.

Le député Vincent Descoeur propose de « *s'assurer que le groupe SNCF privilégie les investissements concernant la régénération du réseau ferré national et la mobilité ferroviaire sur les investissements à l'étranger et hors ferroviaire. En effet le groupe s'est fixé comme objectif de réaliser 50% de son chiffre d'affaire à l'étranger. Alors que dans le même temps il n'a échappé à personne que les crédits manquent pour régénérer et moderniser le réseau ferré national. Le parlement gagnerait ainsi à définir la feuille de route du groupe ferroviaire national en posant l'aménagement du territoire comme l'une des priorités.* »¹¹⁴⁸

Face au manque de financements disponibles, c'est à l'État de donner les priorités pour assurer en premier lieu l'aménagement du territoire national et le report modal. La SNCF a déjà vendu sa filiale *Ouibus* (tout en investissant dans BlaBlaCar¹¹⁴⁹). Elle **pourrait vendre Geodis et des activités à l'étranger de Keolis**¹¹⁵⁰. (Il est important de conserver les activités Kéolis nationales.) Ainsi dès son arrivée à la direction de la SNCF Jean-Pierre Farandou a déclaré « *même si notre groupe fait autre chose que du ferroviaire, il y a une forme d'urgence et de priorité à se focaliser sur notre savoir-faire fondamental qui est le ferroviaire français* »¹¹⁵¹

F.4/ Le ferroviaire : un secteur adapté à une gestion unifiée

En 1996, le Président de la SNCF a déclaré que « *une SNCF unie fonctionnera toujours mieux que deux SNCF, ou plus...* »¹¹⁵² C'était avant la séparation de SNCF et RFF. Ce fut confirmé en 2016 par le Président de SNCF Réseau Jacques Rapoport : la réunification de l'entreprise (en 2014) ramène « *la cohésion humaine entre ex-RFF et ex-SNCF après 18 années de guerre de tranchée* »¹¹⁵³.

En conséquence, le Premier ministre Édouard Philippe a choisi : « *entre le modèle britannique éclaté et le modèle continental d'un seul groupe très intégré, comme il existe en Allemagne, ma préférence va vers le deuxième modèle. [...] C'est même l'inverse d'une privatisation* ».¹¹⁵⁴ Pour sa part, le PDG de la DB tire la sonnette d'alarme et demande un fonctionnement encore plus centralisé. Il diagnostique que son entreprise est inefficace car « *morcelée en de nombreuses entités distinctes* », dans un fonctionnement hérité de l'« ouverture à la concurrence », il y a 25 ans.¹¹⁵⁵ En Belgique le ministre de la Mobilité plaide aussi pour la réunification de l'entreprise ferroviaire.¹¹⁵⁶

1143 [L'Allemagne va étudier la réouverture de lignes ferroviaires abandonnées](#), VRT, 9 déc 2019

1144 [Auditions des Présidents-directeurs généraux de SNCF Mobilités et SNCF Réseau](#), Sénat, vidéo, 30 mars 2016 (minute 1h27'30")

1145 Il reste difficile à croire qu'avec seulement 15% des investissements à l'international, cela permette de constituer 50% du chiffre d'affaire en 2022. Voir [Guillaume Pepy : "La SNCF est internationale"](#), JDD, 7 mai 2017.

1146 Guillaume Pepy, « [Nous serons l'un des grands groupes mondiaux](#) », SNCF Presse, 7 sept. 2017

1147 [Audition de Guillaume Pepy](#), Assemblée Nationale, LCP, 7 fév. 2018 (minute 49')

1148 [Amendement CD505 à la LOM défendu par le Député Vincent Descoeur](#), Commission DDAT, Assemblée Nationale, 20 mai 2019

1149 Éric Béziat, [La SNCF vend Ouibus à Blablacar](#), Le Monde, 12 nov. 2018

1150 Stéphane Ortega, [Comment la SNCF a créé des centaines de filiales pour mieux préparer le démantèlement du transport ferroviaire](#), Bastamag, 5 juil. 2017 ; Olivier Petitjean, [Démantèlement de la SNCF : avec 30 ans de retard, Macron va-t-il répéter les mêmes erreurs que les Britanniques ?](#), Bastamag, 20 fév. 2018

1151 Marie-Hélène Point, [SNCF- Première sortie réussie pour Jean-Pierre Farandou](#), VRT, 4 nov. 2019 ; Lionel Steinmann, [Geodis et Keolis : premiers dossiers pour le futur patron de la SNCF](#), Les Echos, 19 juil. 2019 : « Le futur patron devra décider si les deux fleurons du groupe à l'international restent dans l'orbite de la SNCF, ou bien si celle-ci doit en céder le contrôle et se concentrer sur le ferroviaire français. »

1152 Loïk Le Floch-Prigent (président de la SNCF: du 20 décembre 1995 au 4 juillet 1996) ; Voir aussi Jean-Marc Jancovici, [Plus de concurrence ou moins de carbone](#), Les Echos, 10 mars 2015

1153 [Auditions des Présidents-directeurs généraux de SNCF Mobilités et SNCF Réseau](#), Sénat, vidéo, 30 mars 2016 (minute 6)

1154 M. Edouard PHILIPPE, Premier ministre, [Présentation de la méthode et du calendrier de la réforme ferroviaire](#), 26 fév. 2018

1155 [Rail : en Allemagne, la Deutsche Bahn est en mauvaise voie](#), France 2, 27 sept. 2018

1156 [Le ministre \[de la mobilité belge\] François Bellot est pour la fusion entre SNCB et Infrabel](#), Metro, 16 août 2019

En France la RATP dispose d'une unité opérationnelle sur ses lignes en intégrant réseau et mobilités qui ne sont pas séparés. Il y a une simple séparation comptable. Chaque agent peut être polyvalent et détaille les heures passés sur chaque poste, ce qui est tout à fait réalisable au niveau comptable. En Asie l'intégration va plus loin, ce qui est encore plus efficace¹¹⁵⁷.

Élisabeth Borne constate les difficultés de « *l'organisation actuelle du système ferroviaire, avec des voies, des quais, des panneaux d'affichage gérés par des entités de la SNCF différentes, oui je pense que cela se passera mieux avec une organisation plus unifiée, avec un responsable dans chaque gare.* »¹¹⁵⁸ « *On a beaucoup de problème de cloisonnement à la SNCF, que les cheminots vivent sur le terrain. Je fais remonter une information, j'en parle à mon chef, mais c'est pas lui qui s'occupe du sujet [...] il ne se passe rien. Donc on veut [une SNCF] plus unifiée, plus réactive, où les décisions se prennent sur le terrain, où les managers ont les capacités de décision.* »¹¹⁵⁹

M. Farandou confirme qu'en 2002 « *j'étais vraiment le directeur région de toute la région [...] ça c'est fini. Et peut être que le balancier est allé trop loin. La SNCF elle a éclaté façon puzzle en région. Vous avez 6 interlocuteurs en région : vous avez celui de Réseau, celui de TER. Ces deux-là ils sont sur place, sur la région. Après vous en avez 4 autres qui n'y sont pas : TGV qui est quelque part sur l'axe. Vous avez le fret, c'est des unités d'affaires qui sont sur l'axe, pas forcément sur la région. Vous avez l'immobilier : la direction est à Paris. Et les gares, c'est des grandes entités, il y en a 4 en France [...] De un [directeur régional] on est passé à 6 [directeurs], c'est peut-être beaucoup. Je pense qu'il faut revenir à une forme de coordination régionale.* »¹¹⁶⁰

Point délicat : l'activité de SNCF Réseau est considérée comme « non concurrentielle », ou « monopole naturel ». En revanche l'activité voyageurs est « concurrentielle », donc les péages payés par les opérateurs mobilités sont souvent réduits afin de créer un marché lucratif. Conséquences de ce déséquilibre, des bénéfices sont réalisés par SNCF Mobilités et des pertes par SNCF Réseau. Le groupe SNCF joue sur la confusion en déclarant chaque année un « bénéfice » [de SNCF Mobilités]... alors que la dette [du groupe] augmente de plusieurs milliards.¹¹⁶¹

Réunifier le ferroviaire en intégrant les activités dans SNCF Réseau ?

Le gouvernement a posé l'objectif d'une SNCF mieux intégrée. Dans le même temps l'ART milite pour l'indépendance de SNCF Réseau face à SNCF Mobilités. Pour résoudre cette apparente contradiction¹¹⁶², il existe peut-être une solution : donner plus de poids à SNCF Réseau¹¹⁶³ en y réintégrant des parties importantes de l'entreprise, afin de réduire la taille relative de SNCF Mobilités.

SNCF Réseau est désormais considérée comme un « **monopole naturel** », non soumis à concurrence¹¹⁶⁴. Suite au rapport Spinetta Gares & Connexions est désormais rattaché à SNCF Réseau¹¹⁶⁵, ainsi que la sûreté ferroviaire¹¹⁶⁶. En Espagne c'est l'opérateur Réseau qui opère les manœuvres en gare, ce qui aide fortement les opérateurs mobilités¹¹⁶⁷. Le matériel roulant et les technicentres sont à mettre à disposition en cas de changement d'opérateur, ils gagnent donc faire partie de Réseau aussi. Intégrer l'ensemble des cheminots à Réseau éviterait la fragmentation des cheminots par activité. La vente et l'information voyageur gagneront à en faire partie aussi pour une meilleure équité de visibilité entre les différents opérateurs mobilités, surtout dans une optique de créer une plateforme de vente multimodale MaaS *non discriminatoire*. Par contre les équipes dirigeantes déclarent avoir besoins d'outils pour se simuler. C'est ce personnel qui devrait être mis en concurrence ?

La concurrence peut motiver SNCF Mobilités ou au contraire faciliter son désengagement

Le gouvernement a expliqué que l'arrivée d'opérateurs entrants permettra de (1) stimuler la SNCF et (2) comparer les coûts et la qualité de service. Les lignes internationales sont déjà ouvertes à la concurrence depuis 2009. Thello et RZD opèrent des TdN au départ de Paris et Nice, et Renfe au départ de Hendaye. Mais pour l'instant cela n'a pas motivé la SNCF, ni permis à l'État de comparer les prix ni de dénoncer les surcoûts. L'arrivée d'opérateurs entrants peut amener le risque de conforter le désengagement de la SNCF, qui pourrait exprimer comme l'a fait la DB en 2017-2018 « *d'autres font les TdN mieux que nous, donc nous*

1157 O. Cognasse, P. Gateaud, "[Il n'y a pas plus économique, écologique et rapide que le train](#)", juge Alain Krakovitch, L'Usine Nouvelle, 28 juin 2019

1158 Erwan Benezet et Marc Lomazzi, [Interview d'Élisabeth Borne](#), Le Parisien, 31 mars 2018

1159 Nicolas Demorand, [Interview d'Élisabeth Borne](#), Le Grand Entretien, France Inter, Audio, 15 mars 2018 (minute 8)

1160 [Audition de M. Jean-Pierre Farandou](#), Sénat, commission ATDD, 2 oct. 2019 [[vidéo](#), minute 11h39']

1161 Lire par exemple MH P, [Les résultats de la SNCF marqués par la grève contre le pacte ferroviaire](#), VRT, 28 Fév 2019 ; Philippe Jacqué et Anne-Aël Durand, [Cinq points pour comprendre la dette de la SNCF](#), Le Monde, 19 mars 2018

1162 Lionel Steinmann, [SNCF : tensions en interne sur la future organisation](#), Les Echos, 3 juil. 2018

1163 [La montée en puissance de SNCF Réseau](#), VRT, 5 mars 2019

1164 Voir [monopole naturel en théorie économique et dans le cas du rail](#), Wikipedia. Ou [sur le site de l'ART](#). Voir aussi par exemple : [L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs](#), Rapports & documents, n°41, La Documentation Française, 2011

1165 Jean-Cyril Spinetta, [L'avenir du Transport ferroviaire](#), Rapport au Premier ministre, 15 Fév. 2018 (page 107)

1166 Éric Béziat, [SNCF : neuf propositions-chocs et une révolution dans le rapport Spinetta](#), Le Monde, 15 fév. 2018

1167 Nicholas Brooke, [En Espagne, c'est le gestionnaire d'infrastructure \(@Adif_es\) qui effectue les manœuvres](#), Twitter, 26 avr. 2019

pouvons arrêter ». Par ailleurs pour un directeur SNCF « *si la concurrence consiste à abandonner aux opérateurs entrants la technologie ferroviaire d'il y a 50 ans, ça nous convient très bien* ».

Par ailleurs, la concurrence peut aussi parfois coûter plus cher : **avoir plusieurs opérateurs empêche de mutualiser les moyens**. Ainsi, le gouvernement prévoit que le Paris-Nice et le Paris-Briançon soient opérés par 2 opérateurs différents, alors que les deux trains pourraient rouler ensemble jusqu'à Valence, et qu'ils sont complémentaires en terme de fréquentation été/hiver. S'ils étaient opérés par le même opérateur, ils pourraient donc mutualiser et optimiser une partie importante des coûts.

La situation est à comparer avec l'aérien : l'État impose à Air France d'accepter les Obligations de Service Public (OSP) pour la déserte aérienne de petits aéroports. Les entreprises entrantes ne sont généralement pas intéressées. Dans ces conditions l'État ne peut pas se désengager : compter uniquement sur le marché pour développer les TdN risquerait de laisser de côté un grand nombre de territoires.

Concernant le marché français, Transdev est intéressé pour faire rouler des trains uniquement sous convention d'exploitation, c'est-à-dire en Délégation de Service Public (DSP), « à risque partagé », c'est à dire de fait avec peu de risques pour l'opérateur.

F.5/ Réinternaliser des travaux et des métiers

Au tournant des années 2010 les travaux ont été confiés majoritairement à des entreprises sous-traitantes. En 2019, le Tribunal de Grande Instance de Bobigny a condamné SNCF Réseau à arrêter les opérations de sous-traitance aussi bien en maintenance qu'en travaux de régénération¹¹⁶⁸. Le tribunal donne raison à la CGT Cheminots pour qui « *le risque majeur de l'externalisation est celui de la perte des compétences des cheminots SNCF* ». La CGT évalue de plus à 10 % l'augmentation des coûts lié à la sous-traitance¹¹⁶⁹ : « *confier le travail auparavant réalisé par des cheminots formés à des entreprises privées génère des malfaçons, des retards dans les chantiers et amplifie la facture* »¹¹⁷⁰. Le syndicat a produit une vidéo pour illustrer des malfaçons sur les chantiers sous-traités¹¹⁷¹. Ainsi la régénération de la ligne Bayonne-Saint Jean Pied de Port par le sous-traitant Colas Rail a endommagé les drains sous le ballast, ce qui induit une réduction de la vitesse et du débit de la ligne. Pour augmenter le trafic, il faut refaire les travaux alors que la ligne a été remise à neuf en 2015.¹¹⁷² Plusieurs rapports ont montré également que les chantiers en Partenariats-Public-Privé résultent trop onéreux¹¹⁷³. (SNCF Réseau a annoncé qu'elle continuerait à sous-traiter au risque de payer les astreintes assignées par le tribunal.¹¹⁷⁴)

Dès 2012, la Cour des Comptes avait noté « *un renchérissement inexplicable des coûts* » qui serait dû aux « *coûts additionnels de main d'œuvre liés à l'évolution des conditions de travail des chantiers (plus forte proportion de travaux de nuit sur le réseau circulé), qui aurait abouti à une dégradation de l'indicateur de « pourcentage de temps effectif outil en main* ». [...] *Les gains de productivité que semble avoir accomplis la branche infrastructure de la SNCF sur la période n'ont pas compensé ces augmentations.* »¹¹⁷⁵

Pour un consultant ferroviaire, la direction préfère sous-traiter pour ne pas avoir à gérer les conflits sociaux. Sous-traiter sert à limiter le « pouvoir de nuisance » des syndicats et d'éviter la solidarité qui existe dans une entreprise unifiée : « *si un chauffeur de bus se fait agresser, les chauffeurs de métros s'arrêtent aussi. Si c'est 2 entreprises différentes, il n'y a pas cette solidarité* ». Pour convaincre la direction de reprendre les chantiers en interne, il serait donc important de construire une autre culture de négociation et de donner aux cheminots d'autres moyens de pression que la grève « classique ». Par exemple, autoriser la grève sous forme de « trains gratuits pour les usagers » permettrait de ne pas réduire la fiabilité du ferroviaire. C'est au gouvernement de sauter le pas et de l'autoriser¹¹⁷⁶.

Confier à nouveau la rénovation des voies à des équipes de cheminots SNCF – plus nombreuses – participerait à créer de l'emploi de qualité et à améliorer l'accès au réseau. Or le « contrat de performance »¹¹⁷⁷ signé avec l'État empêche SNCF Réseau d'embaucher, car l'entreprise est endettée.¹¹⁷⁸ SNCF Réseau s'est donc vue par le passé dans l'obligation de sous-traiter l'entretien des infrastructures un temps à SNCF Mobilité (via la filiale « SNCF Infra ») puis à des grandes entreprises du BTP.

1168 Marion d'Allard, [Sous-traitance. Les cheminots remportent une bataille](#), L'Humanité, 6 sept. 2019

1169 [Le recours à la sous-traitance représenterait à la SNCF un surcoût de 10 % selon la CGT](#), VRT et La Lettre du cheminot, 26 oct 2018 ; Edwige Bues, Adrien Coldrey, Julien Lussion, Nina Maruani, Arnaud Eymery, [Etude pour le CE M&T SNCF Réseau : Analyse du recours à la sous-traitance](#), Degest, le 7 sept. 2018

1170 [Ensemble pour le fer](#), CGT cheminots, 7 mars 2018 (page 13-14)

1171 [Enquête sur le recours à la sous-traitance par la SNCF : malfaçons et gaspillage](#), Comité d'Entreprise CGT Lyon Part Dieu, 16 janv. 2018

1172 De manière similaire la ligne Bayonne-Hendaye est ralentie, pour un temps de parcours qui est passé de 30 minutes à 50 minutes. Voir aussi Michel Gabriel Leon, [Alain Rousset et Patrick Jeantet en désaccord sur les devis de rénovation de lignes](#), VRT, 12 oct. 2018

1173 Isabelle Rey-Lefebvre, [Trop coûteux, les partenariats public-privé n'ont plus la cote](#), Le Monde, 12 mars 2018

1174 [Quand la sous-traitance devient hors la loi !](#), CGT Cheminots, 3 sept. 2019

1175 [L'entretien du réseau ferroviaire national](#), Cour des Comptes, Juil. 2012 (page 41)

1176 S. Louvet, [Grève illimitée à partir du 5 décembre : ne pas payer ses tickets RATP et SNCF, une bonne idée ?](#), Actu, 20 nov. 2019

1177 « *Le recours aux entreprises extérieures doit être accru et se faire dans une logique de réallocation du personnel SNCF Réseau sur des tâches à forts enjeux ou à forte spécificité ferroviaire, notamment celles présentant des enjeux de sécurité.* », cité dans [SNCF Réseau: Les enjeux de l'externalisation](#), VRT, 7 janv. 2019

1178 [La Cour des Comptes juge préoccupante la situation financière de SNCF Réseau](#), VRT, 19 déc. 2018

F.6/ Créer de l'emploi tout en réduisant les coûts

Le dénigrement du TdN et la volonté d'arrêter l'activité TdN par Guillaume Pepy est un peu aussi la réponse du berger à la bergère : l'État impose à la SNCF de supprimer 2000 postes cheminots par an. La manière la plus simple c'est donc de supprimer des services. Le service voyageur nocturne est particulièrement créateur d'emploi. Ce sont des emplois qui peuvent en grande parties' autofinancer. Mais cela ne suffit pas pour que l'État les accepte : l'État maintient ses objectifs de réduction du nombre de cheminots. La SNCF place donc l'État face à ses contradictions. Pour développer le TdN, il sera sans doute nécessaire d'augmenter le nombre de postes.

SNCF Mobilités se voit malheureusement obligée par l'État à des gains de « productivité » souvent contre-productifs quand ils visent par exemple à supprimer les rames tractées. La Cour des Comptes évoque également des « gains de productivité invérifiables » à propos des travaux de nuit de SNCF Réseau¹¹⁷⁹. Le concept de « productivité »¹¹⁸⁰ reste mal défini pour la SNCF d'après l'ART¹¹⁸¹. Il est parfois mesuré en train*km par agent, ce qui revient à faire circuler les trains avec le moins de main d'œuvre possible... même si cela revient plus cher. Pour exemple, le gouvernement précédent a un moment imaginé remplacer certaines rames tractées par des TGV roulant sur lignes classiques. Cependant, même à vitesse réduite, un TGV coûte 30 % plus cher à exploiter qu'un IC¹¹⁸² : moins de main d'œuvre mais plus cher ! Autre exemple innovant : l'entreprise autrichienne Westbahn (fondée avec du capital SNCF) emploie de nombreux contrôleurs pour vendre des billets directement à l'intérieur du train. Ce n'est pas inefficace !

La Cour des Comptes relève que pour SNCF Réseau « l'effort de productivité [...] reste difficile à évaluer. [...] En tout état de cause, ces gains apparaissent inférieurs à la dynamique de progression des coûts »¹¹⁸³. Par ailleurs La SNCF serait plus productive que la DB en Chiffre d'affaire/salarié et en salarié/km de ligne.¹¹⁸⁴

Par ailleurs augmenter la polyvalence des cheminots est souvent demandé. Mais M. Farandou précise que « ce n'est pas les cheminots qui ont levé la polyvalence. C'est l'organisation du travail interne à l'entreprise qui de facto les a spécialisés... »¹¹⁸⁵. Découper le ferroviaire en activités interdit aux cheminots de réaliser certaines activités. Un aiguilleur témoignage : « je suis aiguilleur FRET, et pour manœuvrer un aiguillage TER, il faut attendre qu'un aiguilleur TER arrive. Cela peut faire perdre des journées entières. »

Suite aux suicides de cheminots¹¹⁸⁶, la pression managériale de la SNCF est pointée du doigt¹¹⁸⁷. Depuis 2003, le groupe SNCF supprime autour de 2000 emplois cheminots par an¹¹⁸⁸. La branche fret SNCF est ainsi passée de 15 000 cheminots en 2008 à 6000 en 2017. Cela induit une perte de compétences désormais problématique¹¹⁸⁹. De manière similaire, la pénurie de cheminots induit des difficultés techniques en Allemagne¹¹⁹⁰. En 2019 la DB projette d'embaucher 100 000 nouveaux cheminots : « l'Allemagne atteindra ses objectifs climatiques seulement si elle réussit le transfert massif sur le rail dans la prochaine décennie » déclare son PDG.¹¹⁹¹ En France SNCF Réseau cherche aussi à inverser la tendance¹¹⁹². Toutefois, avec la dégradation des conditions de travail, **la SNCF a du mal à recruter**¹¹⁹³, et les démissions, autrefois très rares, risquent d'augmenter¹¹⁹⁴.

1179 [SNCF RÉSEAU Des réformes à approfondir](#), Cour des Comptes, déc 2018 (page 61)

1180 [Contrats État - SNCF : une visibilité à 10 ans](#), SNCF Réseau, 24 avril 2017

1181 [1ère année de mise en œuvre du contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau : l'Arafer réaffirme l'urgence de le réviser](#), ARAFER, 24 mai 2018 ; Marc Fressoz, [L'Arafer juge le contrat État-SNCF Réseau "irréaliste"](#), Mobilité, 30 mars 2017

1182 Lionel Steinmann, [Les 15 TGV commandés pour sauver Alstom Belfort pourraient commencer... au garage](#), Les Echos, 16 fév. 2017

1183 [L'entretien du réseau ferroviaire national](#), Cour des Comptes, Juil. 2012 (page 47-53)

1184 Franck Bouaziz, [SNCF-Deutsche Bahn, le match](#), Libération, 13 mars 2018

1185 [Audition de M. Jean-Pierre Farandou](#), Sénat, commission ATDD, 2 oct. 2019 [video, minute 10h51']

1186 Mathilde Goanec, [Ces suicides à répétition que la SNCF ne veut pas voir](#), Mediapart, 10 janv. 2019 ; Gurvan Kristanadajaja, [A la SNCF, «un gamin de 26 ans se suicide et vous trouvez ça normal ?»](#), Libération — 24 mai 2018 ; Mathieu D'Hondt, [Plus d'une cinquantaine de suicides de cheminots en 2017](#), SudRadio, 19 janv. 2018 ; [Un cheminot se suicide à la gare Saint-Lazare, à Paris](#), FranceInfo avec AFP, 11 mars 2017 ; [Suicides à la SNCF: le moral des cheminots déraile-t-il ?](#) La Croix-AFP, 26 mai 2017 ; voir aussi le documentaire, [Cheminots](#), réalisé par Sébastien Jousse et Luc Joulé, 2010

1187 [Sferis, un enfer social estampillé SNCF](#), Politis N° 1522, 10 oct. 2018 ; Pierre-Louis Rémy, [La crise de la SNCF s'explique aussi par « son mode de management »](#), Le Monde Économie, 25 janv. 2018 ; [Béziers : un cheminot se suicide, la CGT dénonce un «management agressif»](#), Le Parisien, 16 avril 2016 ; Chantal Blandin, [Suicides de cheminots. Effet Orange, effet Werther](#), La lettre du cheminot, 13 avril 2017 ; [Parlons sécurité](#), UFCM-CGT, Cadres libres n°13, nov. 2015 ;

1188 Pauline Damour, [SNCF: nouvelle coupe des effectifs en 2016](#), Challenges, 16 déc. 2016 ; Éric Béziat, [La SNCF va supprimer 1 200 postes en 2017](#), Le Monde Économie, 15 déc. 2016

1189 Marie-Sophie Ramsbacher, [La SNCF face à la rupture des générations](#), Les Echos Business, 26 oct. 2016 ; [SNCF Montparnasse : la première panne du siècle](#), VRT, 1er août 2017

1190 [Seulement un ICE sur cinq opérationnel à 100 %](#), VRT, 27 nov. 2018

1191 Keith Barrow, [DB 'Strong Rail' strategy sets ambitious targets for growth](#), IRJ, 19 juin 2019

1192 PDG Patrick Jeantet, [SNCF Réseau recrute](#), 18 fév. 2019 « 2 200 recrutements, 700 postes en apprentissage » ; [SNCF Réseau veut pourvoir 2 800 postes](#), VRT, 20 sept. 2017 ; Camille Boulate, [SNCF Réseau : 2 800 recrutements prévus en 2018](#), Rebondir, 20 sept. 2017

1193 [Recherche diplômés \(presque\) désespérément](#), VRT, 5 fév. 2019 ; « [La SNCF recherche désespérément des conducteurs de train](#) », France 3 19-20, 21 fév. 2017 ; Salomé Legrand, [Il manque des conducteurs de train](#), La Matinale, Europe1, 22 fév. 2018 ; La SNCF essaie d'attirer en proposant des avantages : [Une « garantie logement » pour les nouveaux embauchés de la SNCF en Ile-de-France](#), VRT, 18 janv. 2019

1194 Bernard Aubin, [SNCF : autrefois impensables, improbables, les démissions sont aujourd'hui une réalité](#), Blog, 9 oct. 2019

Notons aussi que le travail nocturne est fatiguant « *quand on a travaillé de nuit pendant des années, on n'arrive plus jamais à retrouver un rythme naturel de sommeil* », témoigne un cheminot, pourtant défenseur des trains de nuit. Les salariés ont pour cette raison d'autant plus besoin d'être protégés. À noter que si l'activité TdN se réduit, en revanche de plus en plus de chauffeurs Ouibus ou Flixbus roulent de nuit. **Le remplacement des TdN par des bus ne permet donc pas d'éviter le travail nocturne.**

F.7/ Vers un management plus décentralisé

Début 2018, les cheminots étaient accusés d'avoir « *des privilèges* ». D'un point de vu mondial, il est vrai que presque tous les français ont un niveau de consommation non soutenable, c'est-à-dire un « sac à dos écologique » au-dessus de ce que peut supporter la biosphère¹¹⁹⁵. Il est même nécessaire de **diviser par un « facteur 4 »¹¹⁹⁶ voire un « facteur 10 »¹¹⁹⁷, nos consommations de ressources.**

Mais surtout, un grand défi du 21ème siècle est de faire émerger des « bonnes pratiques » à tous les échelons. La révolte des « gilets jaunes » a montré le besoin de justice sociale et d'effort porté par toutes les classes sociales. L'**exemplarité des institutions** est donc essentielle. A la direction SNCF, aujourd'hui, il existe une dérive des dépenses pour le prestige¹¹⁹⁸ et le lobbying¹¹⁹⁹ : la SNCF aurait 900 salariés communication¹²⁰⁰. « *Le métier de la SNCF, c'était de faire rouler des trains. C'est devenu une entreprise de services qui privilégie beaucoup l'image. On peut considérer que c'est un projet qui prime sur le projet industriel.* » Les rémunérations élevées de la direction¹²⁰¹, l'augmentation des péages versés aux entreprises privées (autour de 7000 €/train sur Tours-Bordeaux) ou le « coût du capital »¹²⁰² renchérissent inutilement le ferroviaire.

Pour l'ex-PDG de la SNCF Loïk Le Floch-Prigent, il s'agit de sortir de l'idéologie de la concurrence, qui coûte plus cher. Il propose de recruter plus de cheminots sur le terrain, moins dans les bureaux¹²⁰³. Les décideurs financiers coûtent très cher et en même temps sont trop déconnectés des savoir-faire techniques¹²⁰⁴. Pour J.P. Farandou « *Les coûts de structures c'est pas des mauvais coûts mais c'est des coûts qu'il faut ajuster parce qu'ils ne sont pas directement productifs et ils ne contribuent pas directement au service public* »¹²⁰⁵. Alors pourquoi pas ?

Dans les années 1980 les chefs de gare avaient un réel pouvoir de décision, ce qui évitait de multiplier les postes de direction déconnectés du terrain. Aujourd'hui des méthodes de managements tendent à **déléguer plus de pouvoir aux équipes**, comme par exemple l'*Holacracy*¹²⁰⁶. La *Communication Bienveillante*¹²⁰⁷ serait également un outil à généraliser et populariser. Elle peut aider les salariés à négocier des accords en leur faveur, tout en étant constructifs (ce qui représente une demande des directeurs).

1195 M.J. Sader, « *Si toute l'humanité avait le mode de vie des français, le jour du dépassement serait en avril* », Actu-Environnement, 3 août 2017

1196 **Facteur 4 en France : la division par 4 des émissions de GES à l'horizon 2050**, CGEDD, Ministère de l'Environnement, 2013 ;

Dominique Pialot, **Facteur 4 ou neutralité carbone : quel est l'objectif le plus ambitieux ?**, La Tribune, 14 fév. 2019

1197 **La stratégie du « facteur 10 » et du « sac à dos écologique »**, Les Cahiers du développement durable Belgique, 2015 ; Les Camille de la grève de la jeunesse pour le climat, **2e leçon des jeunes au gouvernement : il faut la décroissance énergétique**, Reporterre, 19 fév. 2019

1198 Le faste de l'inauguration des LGV en juillet 2017 a fini par agacer M. Macron « *Nous avons vécu dans le secteur sur beaucoup de mensonges. Ces dettes accumulées, un jour quelqu'un les paiera* » à lire dans L.B., **6 millions d'euros : la facture de la sauterie de la SNCF a du mal à passer**, L'Obs, 5 juil. 2017. Précédemment déjà La Cour des Comptes avait épinglé la SNCF pour un séminaire au Maroc pour 600 cadres à 4289 €/pers. : **2,7 millions d'euros pour un séminaire SNCF à Tanger**, Observatoire des gaspillages, 5 août 2013. Ou encore ses dépenses liées à la communication, qui s'élevaient à 210 M€/an. Pour les vœux 2010 et 2011, la SNCF a organisé deux cérémonies sous la pyramide du Louvre à Paris, pour la coquette somme de 891 586 € et 668 700 €.

1199 Laetitia Cherel, **SNCF : entreprise publique ou machine d'influence ?**, France Inter, 21 oct. 2017 (**version texte**) ; **"Un train d'avance" de la SNCF : le très influent club de lobbying de Guillaume Pépy et Stéphane Volant**, La Lettre A, 23 avr. 2019 ; **Les dépenses de communication de la SNCF : des opérations dispendieuses, des marchés irréguliers**, Cour des Comptes, fév. 2013

1200 Pour un ancien directeur SNCF « *la communication c'est pour cacher la mauvaise qualité de service. La SNCF n'a qu'à améliorer l'offre, elle n'aura pas besoin d'autant communiquer* ».

1201 Étienne Girard, **Pendant que la SNCF touchait le fond, la ministre Florence Parly y gagnait 52.000 euros mensuels**, Marianne, 6 oct. 2017

1202 **Et si le coût du capital était l'enjeu clé plutôt que le coût du statut ?**, DEGEST, 5 avril 2018 ; « *la moitié des pertes de fret est due aux intérêts payés aux banques* », cité dans **fret SNCF sera fixé sur son sort à la fin de l'année**, VRT, 19 oct.2017

1203 **Loïk Le Floch-Prigent : « Si on continue comme ça, le pire est certain »**, VRT, mars 2019 ; Loïk Le Floch-Prigent, **SNCF : incidents en série, sabotage et découragement des troupes**, Altantico, 14 sept. 2018

1204 Pour un autre ancien directeur, les « frais de structure » sont importants : ce sont les équipes dirigeantes qui occupent des immeubles entiers à Paris, et qui s'occupent de la stratégie financière souvent hors du cœur de métier (hors ferroviaire et/ou à l'étranger).

1205 **Audition de M. Jean-Pierre Farandou**, Sénat, commission ATDD, 2 oct. 2019 [**video**, minute 10h52']

1206 Margherita Nasi, **La révolution du management a germé dans un cockpit**, Le Monde, 2 juin 2016 ; <https://fr.wikipedia.org/wiki/Holacratie>

1207 Catherine Maillard, **La Communication non violente mode d'emploi**, Psychologies, 19 Juin 2018 ; Véronique Gaspard, **Communication Non Violente conférence à Nouméa**, Video Youtube, 23 fév. 2017 ; Stéphanie Vautrin, **La communication bienveillante : pour un monde meilleur**, ImprovYourself, 17 fév. 2016