

Les Intercités de nuit reviennent en Europe : actualisons l'expertise !

Relecture du rapport Duron

1. Les Intercités de nuit entre démantèlement et relance pour le climat

Depuis les années 2000, l'Intercité de Nuit (ICN) a été perçu en Europe comme un moyen de transport déclinant, appartenant au passé. Un tournant important apparaît cependant après 2015 avec la relance active des ICN de la part de plusieurs États, dont la Suède puis surtout l'Autriche. Les résultats sont rapides et prometteurs : l'équilibre économique est atteint dès les premiers mois.

La relance des ICN par l'Autriche, et de manière similaire par la Suède, a trouvé son marché. Elle se positionne auprès des voyageurs comme alternative « bas carbone » face à l'aviation et la route. Elle accompagne la nécessité de mettre en place des modes de transports très longue distance (au-delà de 1000 km) peu énergivores. Car aujourd'hui, on ne peut plus omettre d'intégrer les enjeux climatiques dans les stratégies de mobilité.

La Suède et l'Autriche ont montré que l'autofinancement des ICN est déjà possible, et à l'avenir intégrer les externalités environnementales des modes plus énergivores augmentera progressivement l'attractivité du mode ICN.

En France le rapport « TET d'avenir » a permis d'identifier la pertinence des ICN pour certains territoires et d'obtenir leur maintien. À la lumière des récentes expériences positives en Europe, il apparaît nécessaire d'actualiser l'expertise. À l'avenir, les transports ne doivent oublier aucun territoire, tout en étant sobres en financements publics et en énergie. L'ICN correspond à ces critères. À l'heure de la réflexion sur les mobilités de demain, il s'agit donc d'entrevoir le rôle que les ICN auront à jouer dans le futur bouquet de mobilités.

2. Analyse point par point : retour sur les arguments de référence

Nous proposons un retour sur le diagnostic proposé par le rapport officiel « TET : agir pour l'avenir »¹, qui reste la référence en la matière, avec une actualisation des arguments point par point. Les points d'analyse de la commission « TET d'avenir » concernant les ICN sont reproduits ici précédés du symbole « → » .

2.1/ La renaissance des ICN en Europe

- toutes les lignes européennes [ICN] sont déficitaires.
- l'offre est plus particulièrement en restructuration en Allemagne et en Italie.
- la quasi-unanimité des acteurs du ferroviaire constate la difficulté à redresser le modèle économique des lignes de nuit.

Un tournant s'est donc opéré depuis 2015 après la publication du rapport « TET : agir pour l'avenir ».

¹ Commission « TET d'avenir », *TET: Agir pour l'avenir*, 25 mai 2015

Les chemins de fer autrichiens ÖBB ont repris une partie des lignes ICN fermées par l'Allemagne². Ils développent un réseau transeuropéen de Hambourg jusqu'à Rome. ÖBB vise à passer de 1 million de voyageurs ICN en 2016 à 5 millions d'ici 2020³, et réfléchit déjà à l'extension de son réseau au-delà de 2020⁴. Le trafic de l'opérateur allemand DB repart lui aussi à la hausse en 2017 avec des ICN en « places assises »⁵. En Suède, la ligne Stockholm-Malmö a gagné +65% de fréquentation sur un an, grâce à une réduction de 30%-50% des tarifs pour **atteindre la rentabilité par le volume**. Le succès passe par 4 niveaux de confort, des douches, des horaires optimisés et une communication active qui incite le public au report modal de l'avion sur l'ICN⁶. En Autriche, comme en Suède, les ICN marchent mieux que prévu. Ils ont atteint l'équilibre financier dès la première année de relance⁷. Notons que la commission transport du Parlement Européen s'intéresse elle aussi aux conditions à mettre en place pour permettre la relance des ICN. Pour l'eurodéputé Jakob Dalunde, « nous sommes à l'aube d'une renaissance pour les trains de nuit »⁸.

En Italie, comme ailleurs, les ICN ont eux aussi un temps régressé. Cependant, les LGV ne pourront desservir toutes les destinations, et, compte tenu de la dimension du pays, un compromis a été trouvé : une offre tarifaire combinant l'ICN entre le Grand Sud et Naples, Rome ou Bologne avec une prolongation en TGV permet d'accéder à Turin, Milan, Venise en une nuit pour arriver désormais vers 9h ou 10h du matin. Par ailleurs, Trenitalia, à travers sa filiale Thello, assure une liaison ICN Paris-Dijon-Milan-Venise.

2.2/ Les ICN présentent des taux d'occupation élevés

→ Les « trains de nuit sont confrontés à une fréquentation déclinante ».

L'ex-gouvernement a validé le démantèlement de la quasi-totalité des ICN en s'appuyant sur l'argument que la « fréquentation est en baisse de 25% depuis 2011 ». Or **la diminution du nombre de voyageurs est induite en premier lieu par la réduction du nombre de trains**. Malgré une qualité de service très faible, les ICN affichent de meilleurs taux d'occupation que la moyenne des Intercités⁹. Interrogée par la presse, la Direction Intercités reconnaît 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*¹⁰.

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

Les ICN affichent souvent complet (photo prise jeudi 27 octobre 2016, gare d'Austerlitz)

2 Stefan Schirmer, traduit de l'Allemand, [Relance des trains de nuit : quelle est la stratégie de l'Autriche ?](#), Die Zeit, 9 déc. 2017
 Allemagne : une demande en hausse pour le train de nuit, Vincent Doumayrou, Mediapart, 1er avril 2017 ;
 Vincent Doumayrou, [Comment les autrichiens esquissent l'avenir du train de nuit](#), 18 nov. 2017 (d'après Der Fahrgast, fév. 2017).
 Autriche : Nightjet sur la voie du succès ?, Transportrail, 6 nov. 2017 ; ÖBB, [Dossier NightJet](#), 2017 ;
 3 [Plus de trains de nuit pour les ÖBB](#), Rail Passion, 19 déc. 2016
 4 Vincent Doumayrou, [Les trains de nuit Nightjet ont transporté 1 400 000 passagers en un an](#), Blog Mediapart, 4 janv. 2018
 5 [ALLEMAGNE] [La reprise des trains de nuit par ÖBB est un succès](#), T. Wüpper, Stuttgarter Zeitung, 6 juin 2017
 6 [Revitalising European Night Train and EC-IC services](#) (vidéo), Parlement Européen, 1er juil. 2015 (à partir de la 42ème minute) ;
 Patrick Laval, [Suède : investissements massifs pour la grande vitesse et les trains de nuit](#), La Lettre du Cheminot, 17 oct. 2017 ;
 Vincent Doumayrou, [Le pays où le trafic des trains de nuit augmente](#), Blogs-Mediapart, 2 juil. 2015 ;
 7 Pieter Neumann, « [Train de nuit : l'opérateur envisage de nouvelles liaisons](#) », Berliner Zeitung, 2 fév. 2017 (traduction Vincent Doumayrou)
 8 [Le parlement européen s'intéresse lui-aussi aux trains de nuit](#), La Montagne des Hautes-Pyrénées, 26 mai 2017
 9 En 2015, le taux d'occupation moyen des Intercités 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.
 10 Lire Clara Griot, Fériel Naoura, [Voie de disparition](#), Le Quatre heures, 1er août 2017

2.3/ Ne plus opposer les offres TGV et ICN

→ Les TGV rendent possible des départs tôt le matin et des retours tard le soir.

Les LGV remplacent effectivement les ICN pour des distances d'environ 500 km. Mais au-delà de 750 km, le TGV perd de son efficacité et de son attractivité (plus de 3 heures de trajet). Pour de telles liaisons, il ne permet plus d'arriver à un rendez-vous le matin. L'ICN complète avantageusement l'amplitude horaire de l'offre de jour en proposant une liaison supplémentaire particulièrement attractive, puisqu'elle permet d'arriver aux heures de bureau et de partir après une journée de travail. Marseille, qui est située à 750 km de Paris, a bénéficié à la fois de TGV de jour (en 3 heures) et, à partir de fin 2015, d'une desserte nocturne par l'ICN Paris-Nice jusqu'à sa suppression en décembre 2017.

En ce sens l'État et la SNCF ont trop longtemps opposé les LGV à l'ICN : ils ne seraient pas compatibles et l'un exclurait l'autre. Mais, 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 avec 3 différents horaires ICN¹¹. Ce choix serait pertinent également sur la liaison Paris-Barcelone (6h pour 1100 km). **L'ICN dessert les plages horaires non accessibles par la Grande Vitesse et complète ainsi l'offre quotidienne.**

Paris	Barcelone	Train
07:11	13:34	TGV
10:07	16:34	TGV
12:07	19:31	TGV
14:07	20:34	TGV
16:07	22:44	TGV
Vide de circulation 15 heures (60 % de la journée)		
Le train de nuit compléterait l'amplitude horaire :		
20:23	08:05	Talgo par Cerbère
22:30	08:00	ICN par Perthus
07:11	13:34	TGV

Avec le train de jour, il n'est pas possible d'arriver à un rendez-vous le matin. Le premier train n'arrive à destination qu'à 13h30. Le dernier départ a lieu à 16h07, ce qui ne permet pas de partir après une journée de travail.

→ les dessertes Paris – Hendaye, Paris – Côte Vermeille et Paris – Savoie, bénéficient quant à elles d'une desserte à grande vitesse.

Sur les liaisons nationales, les trajets de plus de 750 km – même en LGV – ne permettent pas d'arriver aux horaires de bureau ou de prendre le train après le repas du soir. Là encore l'ICN complète avantageusement l'offre de jour, ICN et TGV ne sont pas à opposer.

L'amplitude horaire de la liaison Tarbes-Paris peut être élargie en proposant un horaire de nuit. Actuellement le dernier départ en TGV direct est à 15h48, la première arrivée à 12h10.

Tarbes	Paris	Train
7h02	12h10	TGV
8h59	14h10	TGV
13h54	19h08	TGV
15h48	21h08	TGV
Pas de train pendant 15 heures soit 60% de la journée		
Ce manque pourrait être comblé par :		
22h40	6h40	ICN
7h02	12h10	TGV

De nombreuses villes du Sud sont confrontées à une situation similaire. Voici les meilleurs temps de trajets depuis Paris :

¹¹ Mark Smith, [Beijing to Shanghai by sleeper train: Video guide](#), Seat61, 1er sept. 2014

Départ	Arrivée	Durée	Changements
Paris	Tarbes	5h02	0
Paris	Hendaye / Irun	4h40 / 4h56	0
Paris	Perpignan	5h01	0
Paris	Cerbère / Port Bou	6h15 / 7h21	1
Paris	Modane	4h06	0
Paris	Turin	5h37	0
Paris	Nice	5h32	0
Paris	Vintimille	6h26	0

2.4/ Un départ la veille n'est pas plus rapide ni moins cher

→ la généralisation d'hôtels à bas coûts a rendu compétitifs des modes de transport associant déplacement de jour la veille et nuit sur place

En réalité un déplacement en ICN est à la fois plus rapide et moins onéreux qu'un voyage en TGV auquel on ajoute une nuit d'hôtel. Par ailleurs, l'hôtel – surtout en centre ville, proche des gares d'arrivées – reste perçu comme cher par un grand nombre de français. Notons que des efforts financiers extrêmement importants ont été engagés sur les LGV pour « gagner une heure », parfois sans perspective de rentabilité. L'ICN permet pour un coût bien plus modeste de gagner une demi-journée, voire une journée entière de trajet sur les transversales par rapport à un déplacement la veille.

2.5/ Le potentiel insoupçonné des transversales ICN vers/ depuis le sud

→ ouverture d'une liaison à grande vitesse pour la ligne Nord-Est-Méditerranée (ligne dite « Quadriranche »)

Si un nombre important de liaisons radiales province-Paris sont couvertes par les LGV, il n'en va pas de même pour les transversales, qui présentent des temps de parcours beaucoup plus longs. Sur ces liaisons dont les distances sont souvent supérieures à 750 km, les LGV ne couvrent au mieux qu'une fraction du trajet. **Trop longtemps, le TGV a été perçu comme « instantané », voire presque « magique ».** Ainsi la LGV Rhin-Rhône était sensé remplacer de nombreuses liaisons ICN transversales. En réalité l'effet de la LGV Rhin-Rhône est peu sensible sur un grand nombre de liaisons, qui demandent souvent plus de 8 heures de trajet en train de jour. **Il y a là un phénomène de surévaluation du potentiel des LGV.** Plutôt que d'invoquer les LGV comme si elles étaient magiques, il est nécessaire de poser les pieds sur terre et de mesurer les meilleurs temps de trajets en train de jour en 2018 :

Départ	Arrivée	Durée	Changements
Strasbourg	Nice	8h36	1
Luxembourg	Nice	8h51	2
Lille	Nice	7h32	0
Strasbourg	Cerbère / Port Bou	8h59	1
Luxembourg	Cerbère / Port Bou	9h42	2
Strasbourg	Hendaye / Irun	7h45	1
Genève	Hendaye / Irun	8h56	1
Quimper	Hendaye / Irun	11h41	2
Vintimille	Hendaye / Irun	11h40	1

De nombreuses liaisons transversales impliquent des temps de trajets de jour de plus de 7 ou 8 heures incluant des changements, ce qui réduit encore leur attractivité.

Par ailleurs, les liaisons transversales sont trop souvent « oubliées » par les décideurs. La planification rail – peut-être trop « parisienne » – semble oublier que 81% des Français n'habitent pas l'Île-de-France¹² et qu'ils ont besoin de traverser l'Hexagone sans faire un détour par Paris.

Les métropoles de la moitié Nord de l'Hexagone sont plus ou moins bien interconnectées entre elles grâce en particulier aux liaisons diagonales LGV via l'Île-de-France. En revanche **une fracture territoriale affecte la moitié sud de l'Hexagone**, qui est trop éloignée de Paris pour que la capitale serve de plateforme de correspondance efficace. Ainsi, avec la régression des transversales ICN et ICJ (Intercités de jour), une grande partie de l'Hexagone est désormais considérée comme inaccessible par le rail depuis le

¹² Population Île de France : 11 959 807 hab. en 2013 soit 18,8% de la population de la France métropolitaine (source [INSEE](#))

sud.

Pour autant, le potentiel est bien là. Les recettes et les chiffres de fréquentation disponibles montrent que les transversales de nuit n'ont rien à envier aux radiales¹³. L'explication tient à ceci : peu de transversales longues bénéficient de trains de jour attractifs (le changement à Paris impose souvent des durées de plus de 6 heures). Par ailleurs, les dessertes aériennes transversales entre villes moyennes sont moins fréquentes et plus onéreuses. Ces trajets sont parfois mal desservis par la route, en particulier pour la moitié sud, à cause de la difficulté de traverser le Massif Central d'est en ouest. **Les ICN sont donc en mesure de capter une part importante des déplacements transversaux longs depuis ou à destination de la moitié sud de l'Hexagone.**

3. Des avantages compétitifs déjà forts qui iront en augmentant

3.1/ Une manipulation des chiffres du « déficit », aussi bien en France qu'en Allemagne

Deux rapports postérieurs à « TET d'avenir » ont fortement interrogé la solidité de la comptabilité SNCF :

✓ Constatant « *l'organisation très complexe* » de la comptabilité SNCF, l'Audit des Intercités s'est interrogé 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* »¹⁴. Au final, « **Intercités est un client captif des autres filiales du groupe** ».

✓ L'Audit Intercités a en conséquence saisi le régulateur Arafér qui a confirmé le besoin de clarification : « **L'Arafér demande à SNCF Mobilités de revoir ses règles de séparation comptable** »¹⁵. Reformulons quelques interrogations. L'activité TGV n'est pas subventionnée, elle est donc obligée d'afficher un équilibre financier. Or suivant un rapport international, seule la LGV Paris-Lyon serait rentable¹⁶. Fort heureusement, les TGV ne remboursent pas l'intégralité de la construction des LGV (par conséquent le déficit de SNCF Réseau augmente). Mais même ainsi, d'après Mme la Ministre des Transports, « *La SNCF nous dit également que 70% des dessertes TGV ne sont pas rentables* ». Pour minimiser les pertes de l'activité TGV, il reste à étudier si le groupe SNCF reporte - par simple ventilation comptable - certains coûts sur les trains TER et Intercités conventionnés (qui eux sont subventionnés, donc n'ont pas d'obligation de rentabilité). Une tel jeu d'écriture comptable revient à faire porter les charges par les pouvoirs publics, en particulier par les Régions qui payent très cher pour les TER¹⁷. **Les ICN pourraient donc bien supporter des surcoûts indus.**

✓ La situation a un précédent en Allemagne. Le mouvement social européen pour le retour des ICN¹⁸ a montré que les chemins de fer allemands (DB) ont noirci le tableau des ICN pour les démanteler¹⁹ : « *Les ICN 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 ICN. [...] Les bilans seraient délibérément orientés de manière à ce que des pertes apparaissent.* »²⁰ La polémique s'amplifie jusque sur la 1ère chaîne de télévision allemande²¹. Le scandale est arrivé jusqu'au parlement. Et finalement, en février 2017, le Directeur Grandes Lignes des chemins de fer autrichiens (ÖBB), M. Kurt Bauer, a expliqué aux députés allemands que les ICN génèrent des bénéfices, en contradiction avec le diagnostic rigide de la DB, deux ans auparavant. Points positifs : la DB ne se permet plus de qualifier les usagers des ICN de « *nostalgiques* » ou de « *phobiques de l'avion* ».

13 Ainsi la transversale « quadrirtranche » Luxembourg/Strasbourg - Nice/Portbou a transporté 276 000 voyageurs en 2014, soit 378 voyageurs/train. La même année, une des meilleurs radiales, l'ICN Paris-Briançon/Nice a transporté 255 000 voyageurs, soit 350 voyageurs/train. Source [wikipedia](#). Le "Quadrirtranche" 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

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

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

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

17 Ainsi la SNCF déclare à toutes les Régions qu'elle perd de l'argent avec leur TER... et pourtant au niveau national l'activité TER génère des bénéfices.

Florence Guernalec, « [Guillaume Pépy \(SNCF\) : "Pour les TER, nous devons vendre moins cher aux Régions"](#) », [Mobilités](#), 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

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

19 Johannes Hirschlach, [\[Allemagne\] Comment la Deutsche Bahn a faussé les comptes de ses trains de nuit](#), traduction en cours, [Wie die Deutsche Bahn ihre Nachtzüge schlechtgerechnet hat](#), [Taz](#), 20 déc. 2017

20 [Comment la Deutsche Bahn noircit le tableau de ses trains de nuit](#), Nikolaus Doll, Max Zimmermann, [Die Welt](#), 1er juin 2016

21 [\[ALLEMAGNE/AUTRICHE\] La Renaissance du Train Couchettes](#), émission de télévision sur la Chaîne nationale Allemande n°1, 5 juil. 2017

Dans le cas français, il est important de dénoncer une certaine manipulation des chiffres, tels qu'ils ont été présentés par la SNCF aux missions de l'État :

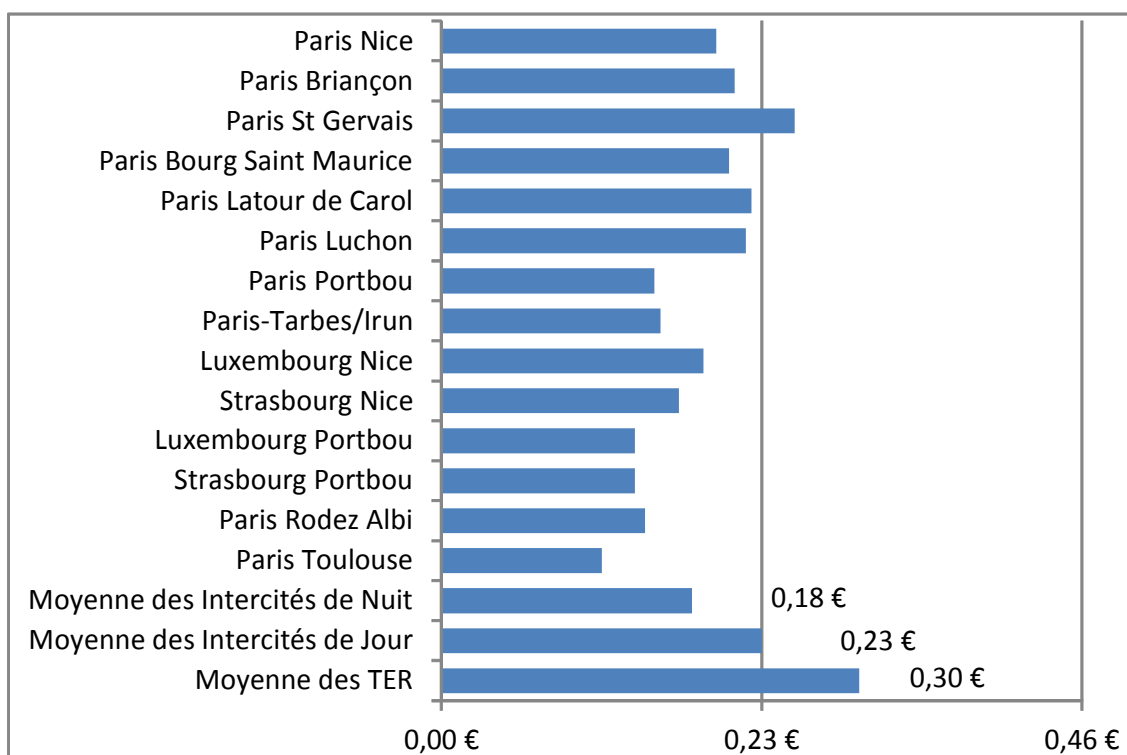
→ Le maintien d'une offre de nuit implique des coûts d'exploitation particulièrement forts et nécessite donc d'atteindre des taux de remplissage très élevés pour en viabiliser l'exploitation (près de 450 voyageurs par train dans les conditions d'exploitation actuelles)

Les ICN peuvent arrimer jusqu'à 16 voitures et transporter plus de 850 voyageurs par train²². A l'automne 2017, les 2 ICN en circulation arrimaient chacun 16 voitures et ils affichaient de bons taux d'occupation : les 450 voyageurs par train sont atteints ou pourrait l'être avec un effort minimal de communication.

→ 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 (1,2 million de voyages de nuit sur 33,9 millions de voyages en TET).

Le trajets en ICN sont longs (de 600 km à plus de 1000 km), donc ils sont naturellement plus onéreux que les trajets plus courts en ICJ (la moyenne des trajets en Intercités est de 255 km). Une partie importante des charges, dont les péages, sont proportionnelles à la distance. La commission « TET d'avenir » compare donc logiquement les ICJ en subventions/km/voyageur. Par contre elle omet cette comparaison pour les ICN, et les évalue uniquement par voyageur, ce qui désavantage ces trajets longs. Pour ramener à une comparaison plus équitable, le graphique ci-dessous, réalisé à partir des données « TET d'avenir » montre que les ICN demandent en moyenne 0,18 €/km/voyageur. Ils s'autofinancent globalement mieux que la moyenne des ICJ (0,23 €/km/voyageur)²³ et beaucoup mieux que la moyenne des TER (0,30 €/km/voyageur)²⁴. **Le « déficit » n'est pas lié aux ICN, mais il est avant tout structurel à tous les trains conventionnés de la SNCF.**

Par ailleurs, une contre-expertise a montré en 2016 que les ICN réalisent 27,2% des *trains*kilomètre* de l'offre TET, ce qui est cohérent avec le 25% du déficit.²⁵



Niveau de subvention par voyageur et par kilomètre : les ICN sont mieux placés que les ICJ et les TER.

22 Chaque voiture [Corail](#) transporte 60 passagers en couchette 2ème classe, 36 en couchette 1ère classe et 88 en places assises, soit une capacité de 800 à 1000 places pour un convoi de 15-16 voitures, en fonction de sa composition.

23 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. » (page 21)

24 [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 et les IC en 2016 : 83 km et 255 km respectivement.

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

→ le subventionnement public par passager s'établit à des niveaux très importants pour chaque trajet, niveaux supérieurs à 100 € pour tous les trajets sauf Paris – Toulouse et Paris – Rodez – Albi.

Il est important aussi de remettre en perspective le « déficit supposé » des ICN, car des subventions de plus de 100 € par billet vendu sont bel et bien réelles sur certaines lignes aériennes régionales²⁶.

De plus, compter en nombre de « passagers » permet tout aussi bien de pointer du doigt le TGV, comme l'a souligné Mme La Ministre des Transports « *les déplacements ferroviaires de longue distance représentent moins de 1% des déplacements en France. Mais ils ont mobilisé 16% des investissements dans les infrastructures au cours des 5 dernières années* ». ²⁷

3.2/ La mauvaise qualité de service explique une partie du « déficit »

Le Député Joël Giraud a interrogé l'ex-Ministre de l'Environnement à propos de l'ICN Paris-Briançon : « *Nous remercions tous le Gouvernement de l'avoir maintenu, mais 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 !* » Les graves dysfonctionnements observés existent aussi sur les autres lignes : en 2017, sur 223 circulations prévues 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 (57%)²⁸. Cela fait donc **43% de trains qui sont en retard, ou qui ne sont pas arrivés**. Du fait du mauvais état des locomotives ou de bien d'autres facteurs, des ICN arrivent occasionnellement à destination avec plus de 6 heures de retard²⁹.

Comment un train qui n'arrive à destination qu'une fois sur trois pourrait-il s'autofinancer ? La SNCF est contrainte non seulement de rembourser les billets³⁰, mais aussi payer des nuits d'hôtel, des repas voire des taxis.

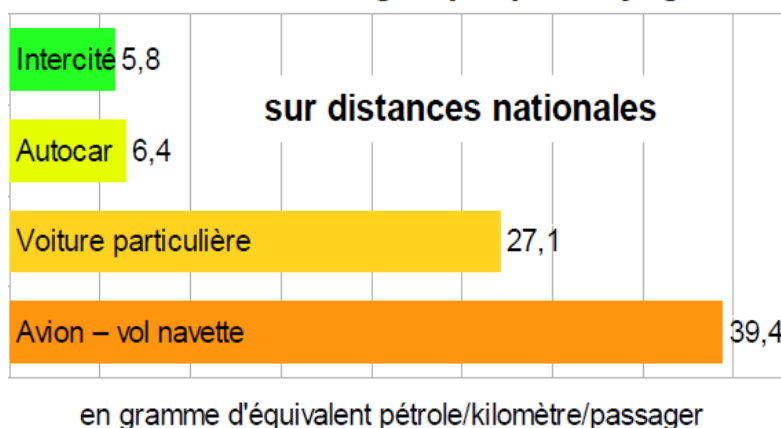
3.3/ L'aviation bénéficie d'exonérations fiscales et d'aides qui faussent la concurrence

→ des dessertes existantes bénéficient d'offres de mobilité alternatives de bon niveau, ce qui ne justifie pas de maintenir un service de nuit.

Dont en particulier → les liaisons Paris – Hendaye et Nord-Est-Méditerranée (ligne dite « Quadriranche »), prenant acte de l'existence d'une offre aérienne ;

Après la COP23, nous savons qu'un effort supplémentaire est nécessaire pour le climat, en particulier sur les transports. Or les très longues distances (autour de 1000 km) sont aujourd'hui effectuées majoritairement en Europe par le mode le plus énergivore, l'aviation. Des programmes importants sont en train de voir le jour pour favoriser les mobilités électriques et « bas carbone ». Avant même l'émergence de ces programmes, l'ICN à bon niveau de service est déjà compétitif. Il le sera encore plus lorsque les externalités des modes énergivores seront prises en compte.

Consommation énergétique par voyageur



Source : ADEME, *Chiffres clés Air, Climat, Energie*, 2013 (p. 67)

26 Isabelle Morisque, « [La grande misère des petits aéroports régionaux](#) », *L'Express*, 10 nov. 2016

27 [Commission du développement durable : Mme Elisabeth Borne, Ministre des transports](#), Assemblée Nationale, 19 juil 2017, Minute 20'45" ; Voir aussi Olivier Razemon, « [TGV : 38% des investissements, 2% des passagers](#) », *Blog – Le Monde*, 5 janv. 2017

28 [Circulation de l'intercités de nuit la palombe bleue Paris-Tarbes-Irun en 2017](#), collectif « Oui au train de nuit ».

29 S. Milhomme et E. Champale, « [Le train de nuit Paris-Briançon arrive avec sept heures de retard](#) », *France Bleu*, 8 mars 2016 ;

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

Sophie Accarias, [Joël Giraud en colère contre la SNCF](#), France 3 PACA, 20 juil. 2017

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.

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

L'aviation bénéficie en France de 2,8 Md€ (milliards d'euros) par an d'exemptions de taxes de carburant³¹, ce qui constitue un manque à gagner pour l'État. À cela s'ajoutent 10 Md€ d'aides pour les lignes aériennes et les aéroports français entre 2000 et 2013.³² Ces aides à l'aviation vont à l'encontre du développement durable³³. La Cour des Comptes a ainsi 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* » passent en dessous de la barre 5 Md€³⁴.

Le train est l'un des transports les plus efficaces énergétiquement³⁵. En cohérence, 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* »³⁶ ; et la loi de transition énergétique encourage « *les reports modaux de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres* »³⁷.

En conséquence, des investissements massifs en faveur du rail ont lieu depuis les années 2000. Ils ont porté principalement sur les grands projets LGV. Ceux-ci, très onéreux, n'ont toutefois pas permis de réduire les émissions de l'aviation qui continuent de croître en terme absolu en France. Aujourd'hui, comme l'a montré le rapport « Mobilité 21 », l'expansion des LGV est désormais difficile à financer. De nombreuses liaisons (en particulier sur les transversales et vers les villes moyennes) ne pourront pas bénéficier de LGV.

Les attentes évoluent elles aussi. Désormais une part importante des voyageurs recherche des billets moins chers plutôt que des trajets rapides. La demande sociale européenne est forte pour des déplacements écologiques³⁸. L'État gagnera à poursuivre l'effort de *report modal* de l'avion sur le rail de manière moins onéreuse, grâce à l'ICN. L'ICN avec une portée de plus de 1000 km est une vraie offre alternative à l'aviation, actuellement sous-exploitée. Elle est en bonne position pour offrir une croissance continue en Europe tout au long de la décennie 2020. La France peut prendre le train de marche, et devenir moteur des ICN en Europe de l'Ouest.

3.3/ L'ICN compétitif par rapport à l'offre autocar

→ le développement d'une offre d'autocars de nuit : Les exemples étrangers montrent que ces autocars offrent des conditions de transports appréciées de la clientèle, à un coût moindre ;

L'autocar est plutôt bien accueilli par les jeunes générations, car il permet de se passer de la voiture individuelle. Le bilan environnemental de l'autocar est meilleur que celui de l'avion, de l'automobile et de celui d'un train vide. Cependant le bilan écologique d'un train bien rempli peut se révéler meilleur que celui de l'autocar³⁹. Mais surtout, le train peut aussi être **plus rapide** (l'IC peut circuler à 160 km/h, voire 200-220 km/h s'il est modernisé, alors que l'autocar restera limité à 100km/h même sur autoroute), **plus ponctuel** (il permet d'éviter les bouchons aux heures de pointe et de départs en vacances), **plus intermodal** (il permet le transport des vélos), **plus sûr** (moins d'accidents) et surtout **plus confortable** (il est difficile de lire ou de travailler dans un bus, où le temps passé y est donc plus souvent « perdu »).

Pour les très longues distances (800 km), le car est non seulement inconfortable, il est aussi dangereux pour les personnes fragiles. Lors d'un voyage long (6 heures ou plus de 8h pour 800 km), 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 veineuse⁴⁰. 50% des voyages en car font moins de 250 km, et ils sont surtout empruntés par les jeunes générations⁴¹.

Notons que pendant les travaux sur les voies, certains ICN Paris-Briançon ont été remplacés par

31 Cour des comptes, [L'efficacité des dépenses fiscales relatives au développement durable](#), nov. 2016, page 25

32 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

33 [Les aides au transport aérien, Dommageables au climat et injustes !](#), Réseau Action Climat, août 2017

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

35 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

36 Voir l'art 12,I de la loi [Grenelle 1](#)

37 Voir les Art. 36 et 40 de la [Loi de Transition Énergétique](#)

38 [Une pétition de 36 996 signatures](#) a circulé en Allemagne. Voir aussi le mouvement européen « [back-on-track](#) », <http://savethenighttrain.eu/Pétition> « [Sauvez les trains de nuit](#) », actif-trafiC en Suisse.

39 Vincent Doumayrou, [Le Bilan carbone du train \(n'en parlez pas à François Hollande\)](#), *Carfree.fr*, 10 sept. 2015

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

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

des autocars. Or ces autocars, malgré un prix fixe de 20 €, semblent avoir une fréquentation très réduite par rapport aux ICN. Le déficit important des Ouibus est également à prendre en compte⁴², et au final l'équilibre économique des bus sera atteint pour un prix voyageur supérieur à celui du covoiturage⁴³. L'Intercité pour sa part regagne déjà des parts de marché, car il parvient à s'autofinancer en alignant ses prix sur ceux du covoiturage⁴⁴. Par ailleurs, la rentabilité des ICN en Autriche participe à confirmer que l'ICN peut être compétitif par rapport à l'autocar.

4. La commission « TET d'avenir » a obtenu le maintien de plusieurs ICN

Le commission « TET d'avenir » a relevé plusieurs configurations où l'ICN se maintient en Europe :

→ assurer la liaison entre zones distantes de plus de 600 km, faiblement desservies par l'aérien, et bénéficiant d'un marché professionnel porteur ;

→ Proposer une alternative à l'aérien sur certaines liaisons internationales, avec un positionnement *marketing* retravaillé (développement d'une offre *premium* par exemple).

Il a aussi proposé et obtenu le maintien de plusieurs dessertes :

→ La commission « TET d'avenir » a « entendu le fort attachement des acteurs locaux à ces dessertes ». Elle n'ignore pas « l'importance des trains de nuit pour les territoires les moins accessibles, et elle a intégré dans sa réflexion un examen précis du rôle qu'ils jouent pour ces derniers, au regard des offres alternatives existantes. » « Elle propose de s'accorder sur le maintien de l'ensemble des dessertes qui ne disposent pas d'une offre alternative suffisante, notamment en raison de leur caractère relativement enclavé (lignes Paris – Briançon, et Paris – Rodez / Toulouse – Latour-de-Carol). »

Notons qu'une autre desserte serait d'ores et déjà à réétudier :

→ La desserte ferroviaire de Luchon a été suspendue en novembre 2014 en raison de l'état dégradé de l'infrastructure.

La régénération et la réouverture de la ligne Montréjeau-Luchon est programmée pour 2021. Il y a donc lieu d'étudier la mise en place d'une branche ICN vers Luchon, attelée jusqu'à Toulouse aux branches Latour Carol et Port Bou.

→ La situation des trains de nuit appelle un examen approfondi.

Il revient donc aux services de l'État de continuer d'actualiser l'expertise sur les ICN pour montrer qu'ils font pleinement partie du bouquet de mobilités de demain.

4.1/ L'ICN n'est pas uniquement une niche mais fait partie du bouquet de mobilités de l'avenir

→ le diagnostic largement partagé en Europe selon lequel le modèle économique des trains de nuit est à bout de souffle.

L'offre de trains de nuit y est ainsi en forte diminution, et recentrée sur des segments de niche.

→ Le périmètre des lignes de nuit doit être recentré sur les dessertes qui ont une véritable utilité sociale

Aujourd'hui aucun mode de transport n'est plus susceptible de prédominer sur le marché des transports, comme a pu le faire l'automobile au 20ème siècle. Nous avons aujourd'hui besoin d'un « bouquet » de mobilités. Les « niches » ne sont donc pas à négliger. La France est le plus grand pays de l'UE. Il existe de nombreuses liaisons de plus de 1000 km à couvrir pour le marché intérieur. Par ailleurs, la France est bien positionnée au centre de l'Europe de l'ouest pour les liaisons internationales. La « niche » ICN est donc particulièrement importante pour la France en comparaison aux autres pays d'Europe.

Ainsi, l'Allemagne – pourtant de dimensions plus petites – conserve des IC en places assises roulant de nuit. En Hollande les trains circulent aussi la nuit entre 2h et 5h du matin, alors qu'en France les trains sont rares même en soirée. La suppression de la circulation voyageur de nuit simplifie la gestion du réseau. Mais cette sous-utilisation du réseau en horaire nocturne n'est pas nécessairement synonymes d'économies réelles pour l'État, dans la mesure où elle incite les collectivités du sud à demander des liaisons de moins de 3 heures, en LGV et par avion, qui coûtent cher au contribuable.

42 Marc Fressoz, [OUIBUS : 45 millions de chiffres d'affaires pour 45 millions de pertes en 2016](#), MobiliciCités, 20 oct. 2017 ;

Pierre-Henri de Menthon, [La SNCF a déjà perdu 130 millions avec Ouibus](#), Challenges, 29 août 2017 ; Florence Guernelec, [Bilan des autocars Macron au quatrième trimestre 2016](#), MobiliciCités, 17 mars 2017 ;

43 En Espagne, où les autocars sont libéralisés depuis des décennies, le prix moyen est de 8,20 €/100km (contre environ 7 €/100km pour le covoiturage). 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.

44 [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

4.2/ Renouveler le matériel roulant

→ La visibilité n'est pas suffisante pour envisager un investissement dans un matériel dont la durée de vie avoisine 40 ans.
→ Privilégier la rénovation du matériel existant, ou, le cas échéant, la location de matériel, plutôt que l'acquisition d'un nouveau matériel.⁴⁵

Un effort important est réalisé en Europe pour disposer de nouveaux matériels roulant. Prochaine livraison, la nouvelle flotte britannique du Caledonian Sleeper (Londres-Écosse), sera mise en circulation courant 2018. Elle coûte 2,5 M€ par voiture⁴⁶. Et après le Royaume-Uni⁴⁷, la Finlande⁴⁸, et la Russie⁴⁹, l'Autriche commande à son tour du matériel roulant ICN neuf⁵⁰.

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 ICN. Cela rendrait le produit plus facile à expliquer à la clientèle et donc plus aisé à commercialiser.

Le matériel roulant a été très bien amorti. L'implication de l'État serait nécessaire en particulier pour participer financièrement à son renouvellement, comme il renouvelle actuellement le matériel Intercité de jour. La Cour des comptes a rapporté en 2015 que pour « *la rénovation de 300 voitures d'ici 2018 [soit 8 lignes ICN. Notons qu'il n'en existe plus que 2 en 2017] [...], le coût en est évalué par la SNCF à environ 120 M€.* »⁵¹ La SNCF évalue désormais à 30 M€ le coût du renouvellement par ligne ICN. Le gouvernement sortant avait validé la rénovation de 60 à 80 voitures pour 2018⁵² sur les 300 circulant en 2015. C'est peu, surtout en considérant qu'en parallèle l'État a commandé des TGV surnuméraires – dont la SNCF ne voulait pas – pour une somme bien supérieure, 420 M€. Par ailleurs, ces TGV ont été financés en prélevant la somme sur un budget initialement prévu pour les Intercités.⁵³

→ il convient de limiter cette offre à une desserte quotidienne, le maintien de pointes annuelles entraînant d'importants besoins d'investissement en parc de matériel roulant, pour des rames très peu utilisées.

SNCF Intercités serait en mesure aujourd'hui de valoriser un parc supplémentaire. Cela permettrait d'affréter des *trains spéciaux* pour lequel un marché existe (tourisme d'hiver, événements, pèlerinages, tourisme d'été, etc).

→ le niveau de confort des trains de nuit n'est plus en ligne avec les exigences des voyageurs d'aujourd'hui

En réalité l'Intercité de nuit est plus confortable que le bus de nuit. Aujourd'hui les autocars Ouibus sillonnent l'Hexagone de nuit, et les Flixbus traversent l'Europe avec le slogan « Dites oui aux bus de nuit et dormez jusqu'à destination »⁵⁴. Les Intercités de nuit incluant des sièges inclinables sont potentiellement concurrentiels en prix et en confort⁵⁵.

Une enquête anthropologique (à paraître) montre que le confort ICN est simple, mais qu'il est

45 Et aussi → L'investissement à réaliser pour renouveler le matériel roulant ne permettrait pas d'avoir un prix de transport compétitif.

46 Soit 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».

47 [Brand new Caledonian Sleeper trains from 2018](#), Caledonian Sleeper, 13 fév. 2015 ; [New Caledonian Sleeper carriages under test](#), Global Rail News, 24 août 2017 ; Maev Kennedy, [Caledonian Sleeper gets double beds and a new look in £150m revamp](#), The Guardian, 30 août 2017

48 [Services in sleeping berths](#), VR

49 Mikhail Voskresenskiy, [Russian-Made Double Decker Train Ready for New St.Petersburg-Moscow Route](#), Sputnik News, 31 janv. 2015 ; [La Russie livrera des wagons à la SNCF](#), Sputnik News, 19 fév. 2016

50 [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

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

52 [La SNCF rêve de nouveaux services pour ses trains de nuit](#), Ville Rail&Transports, lettre confidentielle n°157, 10 avril 2017 ; AFP, [France: l'ensemble des trains Intercités renouvelés d'ici 2025](#), La Croix, 12 janv. 2017 ; L'État n'a pas prévu de matériel roulant pour les pics de fréquentation saisonniers. Lire : [Hautes-Alpes : les députés font leurs doléances au Ministère des Transports](#), Alpes 1, 15 Septembre 2017.

53 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. Cette commande sera financée en prélevant la somme sur le budget alloué aux Intercités. 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

54 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

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

apprécié surtout parce qu'il est pratique. Il correspond à une demande. Cela rejoint les conclusions de la consultation publique sur les Intercités en général⁵⁶ : « 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)**. Seules les fréquences obtiennent une majorité d'insatisfaits (46% de satisfaits). » Par ailleurs, « une majorité des répondants (56%) se dit contre une amélioration du temps de parcours si elle se traduit par un renchérissement du billet ». Malgré une très faible qualité de service en France, l'ICN est de manière surprenante le train le plus recommandé par ses utilisateurs : l'ICN reste très populaire⁵⁷.

Bien évidemment un effort supplémentaire gagnera à être fait pour augmenter l'attractivité du service :

✓ Les équipements en construction en Europe incluent plusieurs **niveaux de confort** : les **sièges inclinables**, permettent de concurrencer l'autocar tant pour le confort que sur les prix. Les voitures sièges inclinables ont une plus grande capacité et économisent le linge de lit, elles sont donc efficaces pour fournir des prix compétitifs. Ils sont une offre adaptée pour les nombreuses personnes qui recherchent des billets moins chers.

✓ Les **compartiments privés** (1 ou 2 lits, dont certains avec douche) sont très facilement commercialisés, même avec un surcoût de 100 € : il s'agit d'un « hôtel sur rail ». Ils peuvent séduire le marché "classe affaire" et concurrencer le mode aérien⁵⁸. Ainsi M. Kurt Bauer, directeur de ÖBB-Voyageurs a expliqué au parlement allemand en février 2017: « les voitures-lits se vendent d'elles-mêmes, c'est-à-dire: sans effort, automatiquement et rapidement tant la demande est élevée. »

5. Une feuille de route pour le groupe SNCF

5.1/ Pourquoi l'opérateur historique freine-t-il ?

Le PDG de la SNCF, M. Guillaume Pepy parle des trains de nuit au passé : « du temps où les trains de nuit existaient », « depuis qu'ils ont disparu »⁵⁹. Pourtant, l'État lui a demandé de maintenir plusieurs destinations : Rodez, Latour Carol, Briançon, Port Bou, et les ICN continuent à desservir Toulouse et bien d'autres villes. La communication de la SNCF participe à rendre l'offre invisible, à l'heure où la SNCF ne réalise aucune publicité sur les ICN et que l'offre est mal connue (beaucoup de français pensent de fait que les ICN n'existent plus).

Il est nécessaire d'interroger la SNCF et de comprendre pourquoi elle ne souhaite pas couvrir cette demande des voyageurs. Voici quelques premiers éléments de réponse :

- L'activité ICN demande un nombre important de cheminots. Or la SNCF se voit obligée par l'État à augmenter sa « productivité ». Ce concept mal défini pour la SNCF, consiste dans la pratique à supprimer environ 2000 postes de cheminots par an depuis 2003⁶⁰.
- La SNCF donne une priorité importante à son développement à l'international et aux marchés émergents⁶¹. Ce développement induit une tendance à négliger les activités intérieures minoritaires (comme l'ICN), surtout dans la mesure où l'État ne s'implique pas. Pourtant les moyens de transports sont une nécessité pour garantir l'attractivité des territoires. L'État a le pouvoir de recentrer la mission de la SNCF en redonnant une certaine priorité à la desserte du territoire.

5.2/ Impliquer l'État et le groupe SNCF

→ Il ressort enfin des comparaisons avec les modèles ferroviaires étrangers que des marges de productivité substantielles existent du point de vue de l'exploitation, notamment en matière d'optimisation du parc de matériel roulant et de maintenance (cf. 3.3.2).

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

57 TNS Sofres, *États 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 \(sondage en bas de page\)](#).

58 SNCF, *INTERCITES Paris Nice Couchettes Services 1ere classe* (vidéo), 30 déc. 2016 ;

59 *Interview de M. Pépy, PDG de la SNCF*, 7-9, *France Inter*, 10 mars 2017

60 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 Economie*, 15 déc 2016

61 La SNCF communique sur l'« objectif de 50% de l'activité de l'entreprise réalisée grâce à l'étranger, d'ici à 2022 », tout en garantissant que « 93% de nos investissements se font en France ». Il reste difficile à croire qu'avec seulement 7% des investissements à l'international, la SNCF puisse y générer 50% de son chiffre d'affaire en 2022. Voir [Guillaume Pepy : "La SNCF est internationale"](#), *JDD*, 7 mai 2017.

La compagnie ÖBB a déclaré qu'elle n'étendra ses futures lignes ICN que vers les pays qui offrent une véritable collaboration⁶². Aussi, desservir la France n'est pas dans ses priorités à cause des sillons précaires et des péages prohibitifs, en particulier vers Paris. Pour l'instant seule la Hollande a demandé explicitement à ÖBB une connexion vers Amsterdam⁶³.

Par ailleurs, on peut percevoir que la direction SNCF Intercités fait des efforts pour améliorer l'offre⁶⁴. Cependant, il semble qu'elle agit à contre-courant au sein du groupe SNCF. Il serait donc pertinent que l'État s'implique pour demander à la SNCF de créer des conditions vraiment favorables au déploiement de la mobilité ICN.

5.3/ Un effort particulier de SNCF Réseau pour des sillons nocturnes de qualité

Les sillons nocturnes restent précaires, ce qui induit une sortie en retard des trains à la réservation, et entraîne un taux trop élevé de déprogrammations. Les **sillons précaires** nuisent aussi bien au FRET qu'aux ICN.

Début 2018, SNCF Réseau lance ainsi des travaux simultanément sur la ligne POLT et sur l'itinéraire *bis*, Paris-Coutras-Rodez⁶⁵, ce qui risque d'empêcher la circulation du Paris-Rodez. Est-ce que SNCF Réseau pourrait décaler dans le temps les travaux pour ne pas couper la circulation ? Rappelons qu'il existe aussi une autre solution : les travaux peuvent se réaliser sur une voie pour maintenir la circulation des trains sur l'autre. Cela coûte un peu plus cher, mais permet de maintenir les recettes des péages et de ne pas faire fuir la clientèle des trains (qui ne reviennent pas forcément lorsque l'offre a été coupée pendant plusieurs mois). Cela éviterait aussi à SNCF Réseau de dédommager SNCF Intercités pour la coupure de la voie.

Il reste à vérifier la bonne volonté de SNCF Réseau pour permettre les circulations ICN et pour **offrir des sillons de qualité**, garantis 2-3 mois à l'avance, incluant des itinéraires bis en cas de travaux.

5.4/ Sortir des frontières avec les lignes classiques

- ✓ D'importantes améliorations sont possibles aux frontières, a minima pour obtenir des correspondances avec les opérateurs des pays limitrophes.
- ✓ Pour aller plus avant, un important axe de travail d'avenir réside dans une signalisation compatible (ETCS), ainsi qu'une électrification et un parc de locomotives aptes à franchir les frontières.

Cela aidera au développement tout au long de la décennie 2020 d'un réseau transeuropéen d'ICN.

5.5/ Opendata : publier les chiffres sur les ICN

Lors de l'Appel à Manifestation d'Interêt en 2016 proposant les lignes de nuit à des entreprises extérieures à la SNCF, l'opérateur Transdev a répondu qu'il n'était pas intéressé entre autres parce que de nombreuses informations contenues dans l'AMI sont fausses ou parcellaires⁶⁶. Par ailleurs, les chiffres de fréquentation publiés par la SNCF en *opendata* sont occasionnellement farfelus et difficilement exploitables⁶⁷. Malgré les demandes de députés, la SNCF et l'État n'ont toujours pas publié les chiffres clés sur les ICN⁶⁸. Ces chiffres permettraient par exemple de montrer que la baisse de la fréquentation est due à une réduction de l'offre. Pour sa part l'ARAFER a publié une étude détaillée sur toutes les activités ferroviaires voyageurs, mais elle en a oublié une : l'ARAFER n'a fourni aucun chiffre et aucune donnée sur les Intercités de nuit.⁶⁹

Publier enfin les chiffres historiques depuis au moins 2010 sur les taux d'occupation de chaque ligne, le nombre de trains ayant réellement circulé, et la répartition des charges permettra d'avancer vers une analyse réelle du potentiel des Intercités de nuit. Dans la situation actuelle de rétention de l'information, on peut supposer que la SNCF et l'État ont quelque chose à cacher.

62 [Danish NGO-contact to ÖBB NightJet](#), Back-on-track, 28 sep. 2017

63 Vincent Doumayrou, [Les trains de nuit Nightjet ont transporté 1 400 000 passagers en un an](#), blogs.Mediapart, 4 janv. 2018

64 [La SNCF réfléchit à ses trains de nuit... enfin ?](#), Transportrail, 27 avril 2017

65 GL, [La CGT plaide pour le maintien de la qualité de service du train de nuit](#), La Dépêche, 17 nov. 2017

66 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

67 <https://data.sncf.com/>

68 [Question au Gouvernement sur les Taux d'occupation des intercités de nuit](#), de Mme la Député des Hautes-Pyrénées Jeanine Dubié, posée le 12 sept. 2017, renouvelée 19 déc. 2017, toujours sans réponse début 2018.

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

6. Conclusions

Les auditions de la commission « TET d'avenir » ont eu lieu dans un contexte de « creux de la vague » pour les ICN. La SNCF préconisait le démantèlement complet de l'activité et seuls un petit nombre d'acteurs y voyaient un avenir. Le rapport TET a eu l'audace de demander et d'obtenir le maintien de plusieurs ICN, qui plus est, au bénéfice des territoires ruraux les plus enclavés.

Parallèlement le rapport Mobilité 21 fut aussi un tournant historique pour commencer à convaincre le grand public que les LGV n'ont pas vocation à couvrir toutes les liaisons longue distance. Aujourd'hui la priorité se reporte de plus en plus clairement en faveur de la modernisation et régénération du réseau classique.

Les ICN ont déjà amorcé leur retour en Europe. Il le font aussi en France avec le retour du Paris-Perpignan-Port Bou, 6 mois après sa suppression, grâce à la mobilisation conjointe de l'État, des élus, des usagers, des cheminots et des acteurs locaux.

Cette renaissance des ICN s'inscrit à la suite de celle des modes « bas carbone ». En effet, plusieurs modes de transports vertueux environnementalement ont été négligés et sont tombés dans l'oubli durant des décennies. Citons le tramway disparu autour de 1960 et revenu à partir de 1985. La mobilité vélo semblait dépassée en 1990, elle suscite un enthousiasme croissant depuis les années 2000.

L'ICN est négligé depuis deux décennies, et il revient déjà de manière prometteuse en Europe, depuis 2015. Pour éviter de perdre plusieurs décennies, au moment même où la COP23 montre qu'un effort supplémentaire est nécessaire pour le climat en particulier dans les transports, il apparaît opportun d'actualiser l'expertise. En trois ans des éléments nouveaux sont en effet apparus. Le climat, lui, n'attend pas...

7. Résumé des propositions

- ✓ Redéployer les ICN sur **4 marchés principaux** :
 - (1) désenclaver les **territoires excentrés**, villes moyennes et les zones de montagne pour des liaisons de plus de 600 km ;
 - (2) offrir une circulation de nuit parallèlement aux LGV de **plus de 750 km** ;
 - (3) recréer les **liaisons transversales** entre les régions périphériques, particulièrement à destination de la moitié sud de l'Hexagone.
 - (4) encourager le **report modal de l'avion sur le rail** à l'échelle européenne.
- ✓ Régénérer et moderniser le réseau ferré classique, afin d'obtenir des sillons de qualité pour les ICN.
- ✓ **Améliorer la comptabilité aux frontières** des réseaux ferrés classiques, en terme de signalisation, d'électrification et de traction.
- ✓ **Encourager la coopération entre opérateurs** en vue de la relance d'ICN transeuropéens.
- ✓ **Transparence sur les données** (Open Data) : tant sur la circulation des trains que sur les chiffres économiques, afin d'éviter la manipulation des chiffres de la part de l'opérateur public.
- ✓ **Renouveler le matériel roulant** en les intégrant dans les programmes pour la mobilité propre.
- ✓ **Rappeler la nécessité de déployer plus amplement une fiscalité écologique** sur les modes énergivores, dont le transport aérien, pour financer et rendre compétitif le réseau ferré existant.
- ✓ Encourager **une tarification simple et incitative** pour les ICN, à l'image de celle des Intercités 100%Eco, qui est alignée sur celle du covoiturage.

Table des matières

1. Les Intercités de nuit entre démantèlement et relance pour le climat	1
2. Analyse point par point : retour sur les arguments de référence.....	1
2.1/ La renaissance des ICN en Europe.....	1
2.2/ Les ICN présentent des taux d'occupation élevés.....	2
2.3/ Ne plus opposer les offres TGV et ICN.....	2
2.4/ Un départ la veille n'est pas plus rapide ni moins cher.....	4
2.5/ Le potentiel insoupçonné des transversales ICN vers/depuis le sud.....	4
3. Des avantages compétitifs déjà forts qui iront en augmentant.....	5
3.1/ Une manipulation des chiffres du « déficit », aussi bien en France qu'en Allemagne.....	5
3.2/ La mauvaise qualité de service explique une partie du « déficit ».....	7
3.3/ L'aviation bénéficie d'exonérations fiscales et d'aides qui faussent la concurrence.....	7
3.3/ L'ICN compétitif par rapport à l'offre autocar.....	8
4. La commission « TET d'avenir » a obtenu le maintien de plusieurs ICN.....	9
4.1/ L'ICN n'est pas uniquement une niche mais fait partie du bouquet de mobilités de l'avenir...	9
4.2/ Renouveler le matériel roulant.....	10
5. Une feuille de route pour le groupe SNCF.....	11
5.1/ Pourquoi l'opérateur historique freine-t-il ?.....	11
5.2/ Impliquer l'État et le groupe SNCF.....	11
5.3/ Un effort particulier de SNCF Réseau pour des sillons nocturnes de qualité.....	12
5.4/ Sortir des frontières avec les lignes classiques.....	12
5.5/ Opendata : publier les chiffres sur les ICN.....	12
6. Conclusions.....	13
7. Résumé des propositions.....	13

Retrouvez l'enquête complète « Oui au train de nuit » sur le potentiel des Intercités de Nuit sur ouiautraindenuit.wordpress.com