



Colloque international et interdisciplinaire  
Réseau de recherche « Ferinter – *International Railway Studies* » L'État et le rail  
Les transports ferroviaires au prisme de la puissance publique  
Université libre de Bruxelles

# Le train de nuit, un miroir de l'évolution de l'intervention de l'Etat dans le transport ferroviaire 1980 -2021 (voire 2022-2023)



Guillaume Carrouet – Maître de conférences  
Laboratoire Art-Dev, Université de Perpignan



Christophe Mimeur – Maître de conférences  
Laboratoire MRTE, CY Cergy Paris Université



# Introduction

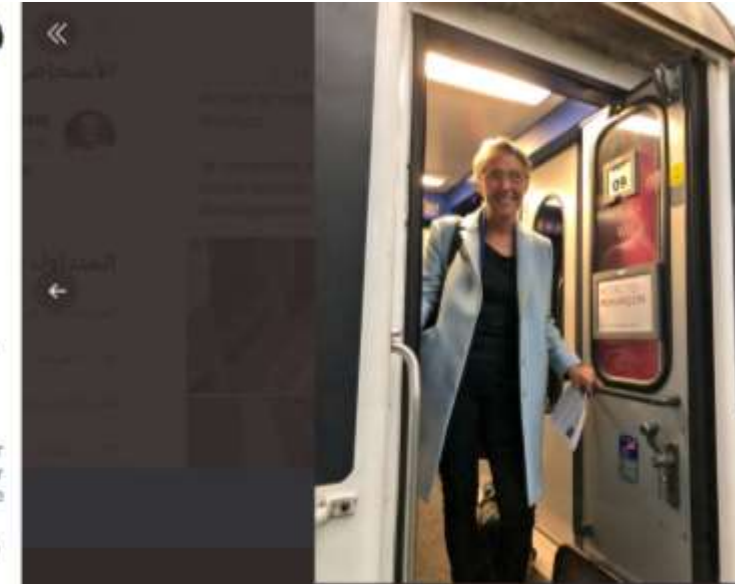
---

- Partie prenante de la catégorie des Trains d'équilibre du territoire (TET) et Intercités (marque SNCF)
  - Une histoire commune avec les TET de jour
  - Cadre temporelle de l'analyse de 1980 à 2022 (voire 2023) : période avec alternance de déclin et rebond
  - Cadre spatial : le train de nuit en France principalement avec des dessertes internationales
  - Le train de nuit : une illustration de la relation, riche et complexe entre Etat et rail
- Une illustration des enjeux d'intervention (ou de désintérêt) de la puissance publique dans le ferroviaire

# Introduction

Le train de nuit évoque :

- Concurrence intra- et intermodale,
- Regain d'intérêt pour le ferroviaire
- Met en lumière l'intervention de la puissance publique (notamment le rôle des régions)
- Rôle des associations et des élus
- Enjeu pour les constructeurs et relation avec l'Etat.



Source : Twitter

# Introduction

---

- Plan de la présentation :

Partie 1 – Les définitions du train de nuit

Partie 2 – Le déclin de 1980 à 2017 : les faits et les causes

Partie 3 – Le regain (voire béguin) : les causes et problèmes associés à la relance

Partie 4 – Les perspectives à court et moyen termes

Conclusion sur la relation Etat et Rail, avec perspectives scientifiques

# Méthodologie

---

- Analyse de la littérature grise
    - Principaux rapports au gouvernement depuis le début des années 2000
    - Rapports de la cour des comptes
    - Documents divers (Audit des comptes, Conventions)
    - Littérature spécialisée (Railpassion, Historail, La vie du rail)
  - 3 entretiens semi-directifs :
    - Un interlocuteur de la DGITM, MAOT des TET
    - Un interlocuteur de SNCF Mobilités, Directions des Intercités
    - Deux interlocuteurs de l'Association Oui au train de nuit
- Absence de réponse : Conseil régional d'Occitanie, DREAL Occitanie

# Partie 1 – Les définitions du train de nuit

---

- Le TET, une catégorie intermédiaire entre :
  - TGV : service commercial, gestion par SNCF Mobilités, réservation obligatoire, Yield Management
  - et TER : service conventionné, gestion par la région, absence de réservation, tarification essentiellement kilométrique
- Un service défini « en creux » (Cour des comptes, 2013) : Etat comme autorité organisatrice, réservation à des degrés divers, tarification plus rigide avec application partielle du contingentement (Zembri, 2017)
- Source de financement :
  - Avant 2010 : Péréquation interne à la SNCF entre grande vitesse et train déficitaire
  - Après 2011 : par le conventionnement, l'Etat compense avec renouvellement du matériel roulant

# Partie 1 – Les définitions du train de nuit

---

- De la définition simple...
  - « assure la liaison entre zones distantes de plus de 600 km, faiblement desservies par l'aérien » (Rapport TET agir pour l'avenir, 2015)
  - « dont l'heure de départ se situe avant le saut de nuit et l'heure d'arrivée après, ce saut de nuit étant de 0h30 à 4h30, période pendant laquelle il n'y a pas d'arrêt commercial » (Interlocuteur de la DGITM)
  - « circulant la nuit à vitesse modérée pour assurer des liaisons de longue ou très longue distance sur des itinéraires adaptés, permettant aux voyageurs de profiter d'un moment de sommeil pendant leur voyage avec un départ en fin de soirée et une arrivée en tout début de matinée » (Interlocuteur SNCF Mobilités)
- ... à l'intégration d'éléments plus complexes pour le caractériser :
  - Infrastructure : partage de sillons avec fret, impact des travaux, deux équipes pour assurer la circulation
  - Service : long parcours mais cabotage, type de confort (couchette, siège inclinable, wagon-lit), réservation obligatoire,

# Partie 1 – Les définitions du train de nuit

- Le train de nuit, c'est aussi une identité particulière dans la culture populaire





# Partie 2 – Le déclin de 1980 à 2017 : les faits et les causes

- Diminution du nombre de dessertes de 1981 à 2016 pour les dessertes intérieures



Source : B. Collardey, 2017

Infographie : V. Morell/RailPassion

# Partie 2 – Le déclin de 1980 à 2017 : les faits et les causes

- Diminution du nombre de dessertes de 1981 à 2016 pour les dessertes internationales desservant la France



Source : B. Collardey, 2017

Infographie : V. Morell/RailPassion

# Partie 2 – Le déclin de 1980 à 2017 : les faits et les causes

---

- Un déclin aux multiples causes
  - Les choix et orientations de l'Etat
    - Une autorité organisatrice en mal de consistance : « il n'a, avant tout, pas véritablement joué son rôle d'autorité organisatrice. Son attitude de retrait est souvent vue par les tiers comme de la passivité. Il ne s'est doté ni d'une réelle stratégie, ni des moyens, notamment humains, nécessaires pour permettre à l'autorité organisatrice d'exercer sa mission. » (Rapport TET d'avenir, 2015)
    - Les travaux de modernisation du réseau classique en raison du retard de rénovation ont impacté les circuits de nuit (itinéraires nouveaux, ralentissement des vitesses).
    - Matériel vieillissant avec nécessité de rénovation pour améliorer le confort à bord. « La totalité du matériel aura atteint sa date de fin de vie estimée d'ici 2025 » (Cour des comptes, 2019)
  - Les facteurs tenant à la nature même du train de nuit
    - Forte saisonnalité avec parc abondant à entretenir et sans possibilité de le positionner sur les relations de jour (Zembri, 2017)
    - Des coûts d'exploitation forts. « 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 » (Rapport TET d'avenir, 2015)

# Partie 2 – Le déclin de 1980 à 2017 : les faits et les causes

---

- Un déclin aux multiples causes
  - Désintérêt de la SNCF
    - Volonté ancienne de se séparer de l'activité déficitaire (tentative début des années 2000 pour transfert aux régions). Disparition progressive avec rabattement sur la grande vitesse (choix accompagné par l'Etat et certaines régions) ou le TER.
    - Maintien de lignes rentables (TEOZ ECO) avec emprunt de matériel TET.
  - Des causes externes
    - La concurrence intramodale TGV notamment avec la ramification sur réseau classique
    - Développement d'une offre aérienne compétitive sur le même segment avec nuits d'hôtel abordables
    - Développement des cars interurbains avec relations de nuit
    - Développement du covoiturage

# Partie 2 – Le déclin de 1980 à 2017 : les faits et les causes

---

- Les préconisations de la Commission TET d'avenir ont été adoptées par l'Etat
- « 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 » (Rapport TET d'avenir, 2015)
- Un constat renforcé par l'absence de succès de l'Appel à manifestation d'intérêt initié par l'Etat de 2016.

Les autres lignes « desservant des territoires qui bénéficient d'offres alternatives de mobilité de bon niveau, ou qui vont prochainement s'améliorer avec la mise en service des nouvelles Lignes à Grande Vitesse, ne seront plus financées par l'Etat ». (AMI, 2016)

Bilan : 4 réponses, dont exploitants souhaitant un conventionnement.

# Partie 2 – Le déclin de 1980 à 2017 : les faits et les causes

---

- Un faisceau de causes amenant à la réduction drastique du service de train de nuit
  
- Les lignes en activité à cette période :
  - Paris – Briançon
  - Paris – Rodez / Toulouse – Latour-de-Carol
  - Paris-Milan-Venise
  - Paris-Berlin-Moscou
  - Nice-Moscou
  - Hendaye-Lisbonne

# Partie 3 – Le regain (voire béguin) : les causes et problèmes associés à la relance

---

- Les facteurs explicatifs de la relance :
  - Préoccupations environnementales grandissantes qui s'incarnent :
    - Dans le plan de relance : 5,3 milliards d'euros au ferroviaire, dont 100 millions au train de nuit.
    - Dans les mentalités : « La grosse différence entre les deux : revirement des mentalités. On parlait peu d'environnement il y a 6 ans. Il y a une appétence pour les trains de nuit, changement sociétal » (Entretien interlocuteur de la DGITM)  
« Flight shame » ou « Flygskam »
- Un service devenu populaire
  - Slow train, éloge de la lenteur
  - « Produit affectif pour la clientèle et les élus » (Interlocuteur de SNCF Mobilités)
  - Très forte médiatisation
- Un service pour l'aménagement du territoire
  - Préconisation de la Cour des comptes : « transférer le conventionnement des lignes d'aménagement du territoire aux AOT régionales » (Cour des comptes, 2019)

# Partie 3 – Le regain (voire béguin) : les causes et problèmes associés à la relance

---

Réponse de l'Etat : « le déconventionnement des lignes structurantes et des lignes de nuit ne semble pas envisageable à moyen terme »

« la mise en œuvre du déconventionnement conduirait à une baisse significative voire un arrêt de ces dessertes pourtant essentielles pour les territoires traversés » (Ministre de la Transition écologique et solidaire 2019)

- Des reprises en Europe, avec l'exemple de l'exploitant autrichien ÖBB.
  
  - Regard d'acteurs autres que l'Etat :
    - Des régions plutôt favorables. Une forme d'expertise en la matière (transfert d'une partie des lignes de jour) mais cadre d'intervention limité (Revelli, 2019, Carrouet, 2019, 2020) et contradictions de la politique régionale de transport.
- Un exemple : la région Occitanie a souhaité le maintien de la ligne jusqu'à Cerbère, avec co-financement du déficit d'exploitation avec l'Etat (Reprise en juillet 2017)



# Partie 3 – Le regain (voire béguin) : les causes et problèmes associés à la relance

---

- Rôle non négligeable des collectifs « Oui au train de nuit » et « Objectif train de nuit »



Source : ouiautraindenuit



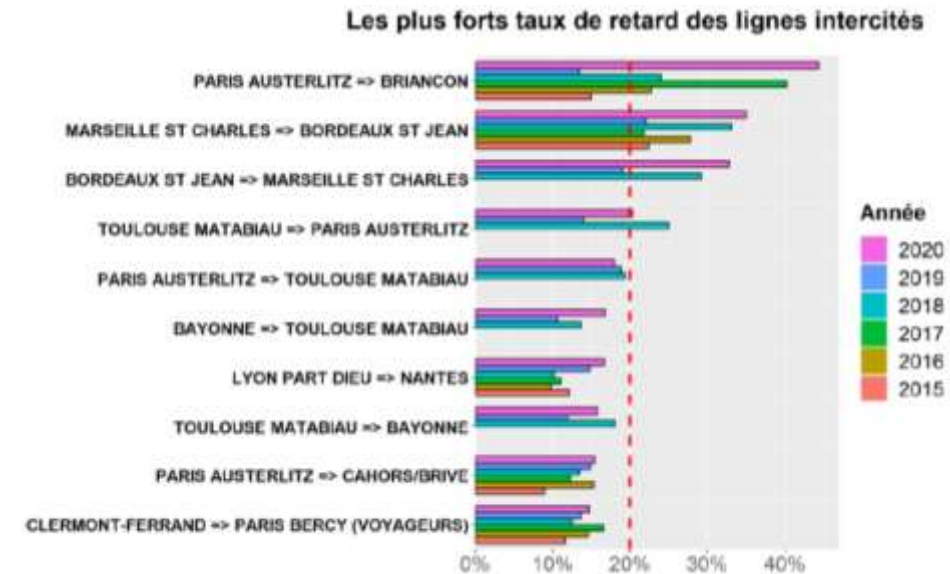
Source : mediarail.wordpress.com

- Cette fois-ci, un faisceau de facteurs favorables à la relance des trains de nuit

# Partie 3 – Le regain (voire béguin) : les causes et problèmes associés à la relance

- Et le point de vue de SNCF Mobilités ?
  - Crainte d'une fragilisation de l'offre grande vitesse par la reprise des trains de nuit (Interlocuteur de la DGITM)
  - « On n'a pas constaté un afflux de voyageurs ou une demande qui se serait exprimée sous un angle immédiat avec des remplissages très importants. C'est une volonté po dans la logique des TET avec des préoccupations environnementales. » (Interlocuteur SNCF Mobilités)

- Les problèmes inhérents du train de nuit :
  - Une rénovation en cours du réseau classique (retards ou annulations)
  - Matériel roulant vieillissant mais modernisation (44 millions accordés par l'Etat aux deux services maintenus)



Source : AQST, 2020

# Partie 4 – Les perspectives à court et moyen termes

---

- Dans le cadre du plan de relance, deux lignes sont ou vont être ouvertes à nouveau :
  - Paris-Nice en 2021
  - Paris-Tarbes en 2022, avec prolongement vers Hendaye et Irun

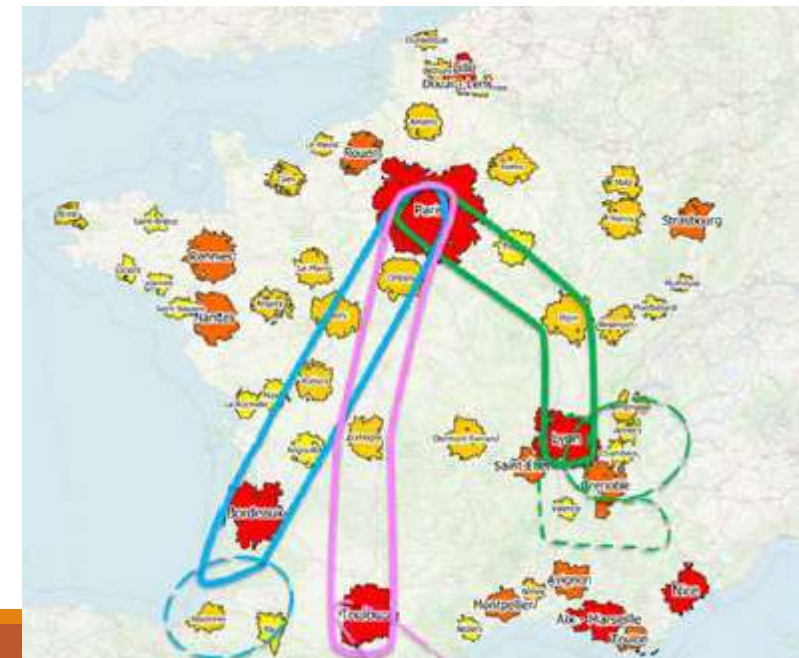
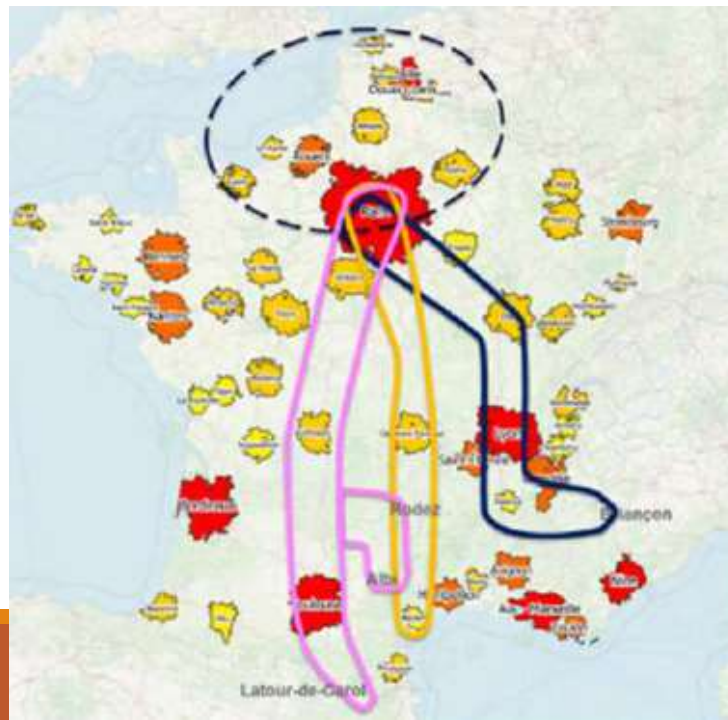
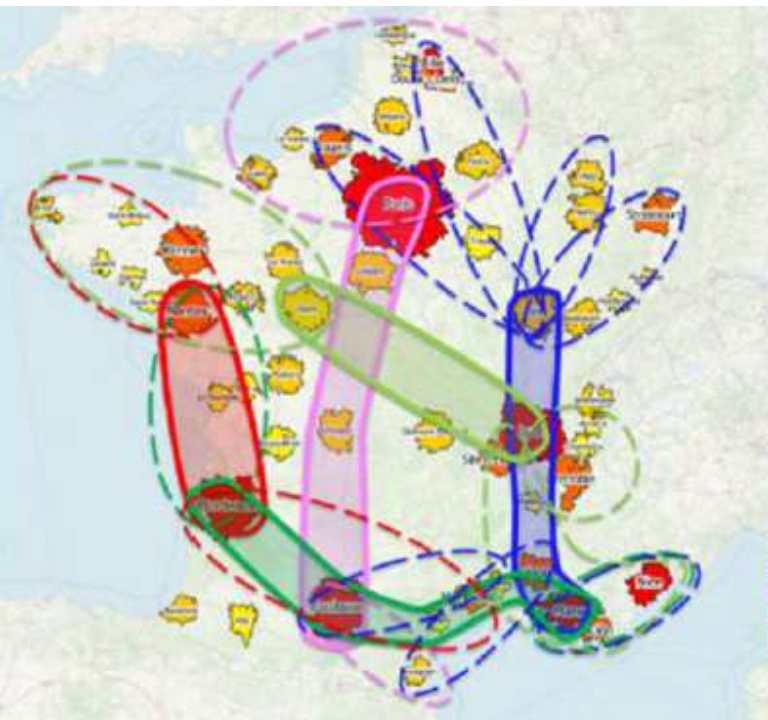
Coût évalué : 100 millions d'euros (remis en état des voitures et adaptation des installations)

- Accord avec les compagnies ferroviaires allemande, autrichienne et suisse pour la relance des trains de nuit en Europe. Dès décembre 2021, une liaison Paris-Vienne envisagée »
- Un rapport additionnel prévu dans la loi LOM, à la demande des parlementaires
- « Pour ce faire, d'ici au 30 juin 2020, l'Etat étudie également le développement de nouvelles lignes de TET, en veillant à son articulation avec le programme de régénération et de modernisation du réseau ferroviaire et en précisant, en particulier, les conditions d'une amélioration de l'offre des trains de nuit au regard de leur intérêt pour répondre aux besoins de désenclavement des territoires les plus éloignés des grands axes de circulation ainsi que de liaisons nationales et intraeuropéennes et pour réduire l'empreinte écologique. Cette étude est transmise au Parlement. » (Extrait loi LOM)
- Objectif du rapport soumis au députés en mai 2021 : « Envisager une réponse aux besoins majeurs de mobilité qui ne seraient pas couverts de manière pleinement satisfaisante notamment du point de vue de la diversité des solutions de mobilité proposées. »

Un rapport comme base de travail

# Partie 4 - Les perspectives à court et moyen termes

- Contenu :
  - Caractère bénéficiaire des trains internationaux.
  - Lignes intérieures. Problématique d'achat de matériel roulant. Difficile à mettre en œuvre sans implication de l'Etat.
- Une proposition de structure de ligne avec une triple vocation, en appui sur des corridors et hubs.



# Partie 4 – Les perspectives à court et moyen termes

---

- Une reprise qui dépendra :
  - De l'issue de cette phase parlementaire et de Bercy (matériel roulant)
  - D'une amélioration du service : sillons, tarification intermodale, qualité des correspondances etc.
  - De l'intérêt porté par la population à cette offre

# Conclusion sur la relation Etat et Rail, et perspectives scientifiques

---

- Symbole des préoccupations actuelles en matières de changement climatique et plus généralement environnementale
- Le train de nuit met en évidence les faiblesses de l'intervention de la puissance publique dans le secteur ferroviaire :

Etat :

- Un déficit d'investissement dans le réseau classique qui a conduit à une dégradation des circulations
- Un Etat faible dans sa capacité à concevoir une politique globale du transport ferroviaire (préférence au TGV)
- Une autorité organisatrice qui a des difficultés à s'imposer face à l'opérateur historique

Région

- Une montée en puissance de l'échelon régional sur le segment intercités :
  - Reprise d'une partie des lignes de jour
  - Intervention marginale dans le cas du train de nuit avec l'expérience en Occitanie.
  - Des contradictions inhérentes (Ferroviaire versus aérien) dans le cadre de la lutte contre le changement climatique

# Conclusion sur la relation Etat et Rail, et perspectives scientifiques

---

Association au rôle non négligeable :

- Collectif « Oui au train de nuit » : force de proposition et interlocuteur des l'Etat et des la SNCF Mobilités
- Collectif Objectif train de nuit : financement d'une étude de faisabilité de la relation Barcelone-Francfort par train mixte fret-voyageur
- Des perspectives encore incertaines malgré la réouverture annoncée de deux lignes avec perspectives de desserte internationale

Perspectives de recherche :

- Comparaisons en termes de concurrences intermodales à l'échelle française et européenne
- Analyse de l'accessibilité ferroviaire sur le temps long : mieux comprendre la phase de déclin et la comparer à la phase de renaissance. Quel schéma de desserte ? Radiale VS transversale, France intérieure VS relations avec l'Europe