

# Trains de nuit

Nos recommandations pour l'achat  
de matériel roulant de nuit

## Réseau Action Climat - Recommandations acquisition de matériel roulant de nuit

26 octobre 2021

Recommandations :

- **Convertir les préconisations du rapport sur les Trains d'Équilibre du Territoire (T.E.T)** en investissant dès à présent dans l'acquisition du matériel roulant de nuit nécessaire à la mise en service d'un véritable réseau de trains de nuit en France et vers l'Europe. **Soit un investissement d'environ 1,5 milliard d'€.** Cet investissement pourrait trouver sa place dans le plan d'investissement France 2030 qui vise justement à concilier les enjeux de structuration de filières industrielles d'avenir et ceux de réduction de nos émissions de gaz à effet de serre.
- A défaut d'un tel investissement, **investir a minima dans l'acquisition du matériel roulant de nuit nécessaire à la mise en service d'un réseau de trains de nuit domestique. Soit un investissement d'environ 900 millions d'€.**
- **Porter dans le cadre de la Présidence française de l'Union européenne (PFUE), la nécessité d'une action conjointe au niveau européen pour répondre à la pénurie de matériel roulant de nuit** et constituer un parc de matériel interopérable au niveau européen.

### Constat et enjeux

Le Réseau Action Climat se félicite de la publication du [rapport sur les Trains d'Équilibre du Territoire \(T.E.T\)](#) réalisé par la Direction Générale des infrastructures et de la Mer (DGITM) qui formule plusieurs préconisations pour améliorer l'offre ferroviaire de jour et créer un véritable réseau de trains de nuit en France et vers l'Europe.

L'un des enseignements majeurs de ce rapport est de montrer qu'**une viabilité économique est possible à terme pour les trains de nuit** à condition de créer un effet réseau suffisant. En effet, la DGITM estime qu'un tel réseau de trains de nuit serait en mesure d'accueillir près de 5,7 millions de voyageurs par an (3,5 millions pour les lignes intérieures et 2,2 millions pour les lignes internationales) et de présenter un résultat d'exploitation positif. Les premiers résultats de fréquentation de la ligne de nuit Paris-Nice sont aussi un signal encourageant, la ligne affichant un taux de remplissage de près de 90% depuis sa remise en service.

Le rapport souligne aussi le **gain climatique très fort que permettrait la mise en service d'un tel réseau de trains de nuit**. En effet, le report modal, depuis l'avion et la voiture, vers le train de nuit, permettrait de **diminuer de 95% les émissions de CO2** liées à ces déplacements. Au global, sur la base des prévisions de trafic réalisées, la DGITM estime que la mise en œuvre de ce réseau

Le Réseau Action Climat fédère les associations impliquées dans la lutte contre le dérèglement climatique



de trains de nuit permettrait une économie de CO<sub>2</sub> de 0,2 à 0,3 millions de tonnes par an. Cela représente près de 18% des émissions de CO<sub>2</sub> des vols métropolitains (hors Outre mer et Corse). Il est important de souligner que ces estimations pourraient être largement sous-estimées. En effet, ces estimations s'appuient sur une moyenne entre les émissions du mode routier et aérien. De plus, seules les émissions de CO<sub>2</sub> du transport aérien sont prises en compte, hors il est maintenant bien établi que les émissions de gaz à effet de serre totales du transport aérien sont au moins deux fois supérieures aux seules émissions de CO<sub>2</sub><sup>1</sup>.

La mise en service d'un tel réseau de trains de nuit permettrait un gain climatique important à moindre coût pour la collectivité. Néanmoins, il se heurte au **problème de la disponibilité du matériel roulant de nuit**. En effet, à l'exception de l'Autriche qui a investi, via la compagnie publique ÖBB, près de 750 millions d'€ dans le renouvellement de son parc de matériel roulant de nuit, l'ensemble des Etats européens sont aujourd'hui confrontés à une pénurie de matériel roulant de nuit.

Au-delà des investissements du plan de relance qui permettent la rénovation du matériel roulant opéré sur les lignes Paris-Nice et Paris-Tarbes, **la France se retrouve elle aussi confrontée à une pénurie de matériel rendant impossible la mise en service de nouvelles lignes de trains de nuit**.

## Structurer une filière industrielle d'avenir et créatrice d'emplois en France

Il est important de souligner que de tels investissements dans l'acquisition de matériel roulant de nuit est aussi **un enjeu industriel et d'emploi**. La rénovation du matériel roulant de nuit engagé en 2019 a ainsi permis de fournir du travail aux 550 salariés des Technicentre de Tergnier (Aisne) et de Périgueux (Dordogne). En Autriche, l'usine Siemens de Simmering emploie 1200 personnes à la construction annuelle de 450 voitures, principalement du matériel roulant de nuit destiné à ÖBB.

De premières évaluations estiment qu'une commande de nouveau matériel roulant de nuit permettrait de **créer 300 emplois pendant les 7 prochaines années ainsi que près de 2500 emplois pour la maintenance de ce nouveau matériel<sup>2</sup>**. Cela est **sans compter sur les futures commandes de matériel roulant d'autres pays européens**. Avec un besoin de matériel roulant estimé entre 5 000 et 20 000 voitures, le potentiel de construction est très fort.

**Grâce à la présence sur ton territoire de fleurons de l'industrie ferroviaire, la France a toutes les cartes en main pour structurer dans les prochaines années une filière industrielle d'avenir autour de la construction de matériel roulant de nuit.**

<sup>1</sup> <https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2019/06/cinq-mythes-sur-le-transport-aerien.pdf>

<sup>2</sup> <https://blogs.mediapart.fr/ouiautraindenuit/blog/220921/relancer-les-trains-de-nuit-et-ameliorer-linfastructure-creera-130-000-emplois>

Le Réseau Action Climat fédère les associations impliquées dans la lutte contre le dérèglement climatique



## Les recommandations du Réseau Action Climat

**Mettre en œuvre un véritable réseau de trains de nuit à horizon 2030 nécessite donc d'investir dès à présent dans l'acquisition de nouveau matériel roulant de nuit.** En effet, les cycles industriels de construction de matériel roulant étant des cycles de temps long, il faut s'attendre à un délai raisonnable de 4 à 8 années entre la prise de décision, la commande du matériel roulant et sa livraison. Dans son rapport, la DGITM évalue les besoins en matériel roulant à 600 voitures et 60 locomotives pour un investissement total de 1,5 milliards d'€.

Afin de ne pas prendre de retard sur le déploiement de ces nouvelles lignes de train de nuit, il est nécessaire que le Gouvernement s'engage dès à présent à **mettre en œuvre les recommandations du rapport T.E.T en investissant 1,5 milliards d'€.** Cet investissement pourrait intervenir dans le cadre du plan d'investissement France 2030 qui vise justement à concilier les enjeux de structuration de filières industrielles d'avenir et ceux de réduction de nos émissions de gaz à effet de serre.

**A défaut d'un tel investissement,** il est nécessaire que le Gouvernement s'engage a minima, à **investir dans l'acquisition du matériel roulant de nuit nécessaire à la mise en service d'un réseau de trains de nuit domestique. Soit un investissement d'environ 900 millions d'€** pour acquérir 345 nouvelles voitures et 42 nouvelles locomotives (32 locomotives électriques et 10 locomotives à traction autonome).

De plus, à défaut d'acquérir le matériel roulant nécessaire à la mise en service des liaisons européennes, **la France doit porter dans le cadre de la Présidence française de l'Union européenne (PFUE) la nécessité d'une action européenne conjointe sur le sujet.** Cette action européenne s'inscrirait dans la continuité de l'année européenne du rail et pourrait prendre plusieurs formes, par exemple :

- l'acquisition de matériel roulant interopérable directement par l'Union européenne, via par exemple l'Agence de l'Union européenne pour le chemin de fer (ERA), et sa mise à disposition aux opérateurs ferroviaires ;
- le soutien à l'acquisition via le lancement d'appels à projets européens permettant de cofinancer des acquisitions de matériel roulant de nuit interopérable. Sur le modèle par exemple du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) ;
- la mise en place de mécanismes financiers incitatifs afin d'encourager les opérateurs ferroviaires ou les sociétés de leasing à investir dans l'acquisition de nouveau matériel roulant de nuit. Ces mécanismes pourraient notamment prendre la forme de prêts à taux préférentiel et garantis par la banque européenne d'investissement (EIB) en contrepartie du respect d'un cahier des charges assurant notamment l'interopérabilité du matériel à travers l'Europe.

Le Réseau Action Climat fédère les associations impliquées dans la lutte contre le dérèglement climatique



Le Réseau Action Climat fédère les associations impliquées dans la lutte contre le dérèglement climatique

