

Bruno Gazeau, président

Le lundi 12 octobre 2020

Objet : circulation des trains de nuit sur les LGV

Monsieur le Ministre,

La FNAUT considère que le marché des trains de nuit peut être développé, en complément de l'offre diurne à grande vitesse, pour inciter une partie des passagers aériens à se reporter sur le train.

Pour étendre le domaine de pertinence des trains de nuit, la FNAUT souhaite que la circulation éventuelle de trains de nuit sur les LGV soit étudiée par vos services, qu'il s'agisse de trains de nuit « ordinaires » ou à grande vitesse.

Nous avons envisagé cette hypothèse dès 2003, date à laquelle le rapport Mathieu-Pavaux sur la concurrence avion-TGV nous a été remis, mais à l'époque le réseau des LGV était encore peu développé et cette idée n'avait pas été retenue par les experts.

Une enquête réalisée par notre fédération en 2020 auprès de 3492 usagers actuels ou potentiels des trains de nuit (notre communiqué du 9 juillet 2020 ci-dessous) a confirmé l'utilité des trains de nuit, à la fois comme complément de l'offre ferroviaire de jour et comme alternative à l'avion sur les relations intérieures ou avec les pays voisins.

Cette enquête a montré en particulier que les voyageurs demandent un départ tardif (après 21 h) et une arrivée matinale (entre 7 h et 8 h) de ces trains, afin de pouvoir disposer d'une journée complète de travail à destination (voyages professionnels) ou de visite (voyages touristiques).

Or la vitesse commerciale actuelle des trains de nuit ne leur permet pas, pendant ce court laps de temps, de parcourir de longues distances, même sur des relations intérieures (pour lesquelles une desserte fine, donc assez lente, est nécessaire en fin de parcours, en particulier sur la Côte d'Azur ou dans la haute vallée de la Durance).

Un tel constat nous semble encore plus vrai pour les relations internationales, par exemple Paris-Rome, Paris-Barcelone, Paris-Vienne ou Amsterdam-Nice.

Il semble donc souhaitable que les trains de nuit puissent utiliser les LGV. L'idée de base est la suivante : si les lignes historiques peuvent être entretenues la nuit malgré le maintien d'un trafic parfois important, il doit être possible, avec la volonté d'améliorer certaines pratiques d'exploitation et de maintenance, d'obtenir des résultats analogues pour des LGV, quitte à réduire la vitesse des trains de nuit sur quelques sections, ce qui n'aurait que peu d'importance pour ces trains.

Nous avons recensé certains problèmes qui pourraient se présenter dans l'éventualité d'un emprunt des LGV par les trains de nuit, et pour lesquels la FNAUT pourrait, si vous le souhaitez, apporter son concours :

- quelle serait la vitesse souhaitable des trains de nuit sur les LGV : 200, 220, 250 ou 300 km/h ?
- quel serait le délai de mise au point d'un matériel à grande vitesse (il en existe déjà en Chine, mais sans doute difficilement transposable en Europe occidentale ?
- quel serait l'impact sonore subi par les riverains des LGV ?
- quels horaires seraient compatibles avec le maintien des plages de maintenance des LGV ?
- quel serait le niveau des péages exigés par SNCF Réseau et acceptables par les opérateurs ?
- quelle serait la fréquentation de tels trains de nuit ?
- de tels trains seraient-ils rentables pour l'exploitant ?
- quel pourrait être le rôle de l'ART en vue de favoriser ce type de desserte de nuit ?

Vous remerciant de votre attention, nous vous prions de croire, Monsieur le Ministre, à nos sentiments dévoués.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

PJ. Résultats de l'enquête FNAUT

Copies

- M. le Directeur, DGITM
- M. le Président, SNCF Réseau
- M. le Président, SNCF Mobilités
- M. le Président, société Alstom
- M. le Président, société Bombardier
- M. le Président, société CAF
- M. le Président, Keolis
- M. le Président Transdev
- M. le Président, Thello

