



**COLLECTIF de COORDINATION pour la DÉFENSE
de la LIGNE SNCF Agen – Périgueux – Paris**

2 Place de la Mairie
47500 MONSEMPRON-LIBOS

**Compte-Rendu Colloque « Trains de nuit : Relier la France autrement »
du 18 Février 2026 au 7^{ème} Bureau du Palais Bourbon à Paris**

Sur l'invitation transmise par la Convergence Nationale Rail, le CODELIAPP est présent au colloque « Trains de nuit : Relier la France autrement » organisé par Mme Valérie Rossi, Députée de la 2^{ème} circonscription des Hautes-Alpes et l'association Destination Trains de Nuit.

Le CODELIAPP est représenté par Benjamin BRACHET, Secrétaire de l'association.

Sont présents à la tribune plusieurs député(e)s et sénateurs, l'association Destination Trains de Nuit, des représentants de SNCF Voyageurs (notamment M. CHRISTOPHE Fanichet, Président), de SNCF Réseau, un représentant de la DGTIM (direction de l'État assurant notamment la fonction d'Autorité Organisatrice des trains INTERCITÉS), les entreprises AFF et ACC, spécialisées dans la rénovation du matériel ferroviaire, le loueur Pegasus Trains associé à Europe Express.

En introduction, à 17h, Mme Valérie ROSSI remercie l'assemblée pour sa présence nombreuse, ce qui témoigne de l'intérêt porté par les trains de nuit. Sa collègue, Olga GIVERNET retrace les travaux effectués par la commission du développement durable et le l'aménagement du territoire. Stéphane COPPEY présente enfin l'association Destination Trains de Nuit.

L'ouverture se termine par une allocution enregistrée de Monsieur Phillipe TABAROT, Ministre des Transports, où celui-ci évoque notamment l'appel d'offre en cours pour le renouvellement du matériel des trains de nuit, celui-ci ayant une mise en service prévue pour les JOP d'Hiver de 2030.

Le colloque est structuré est trois tables rondes, la 1^{ère} « **État des lieux, dynamiques et obstacles** » voit Mme Marie-Josée ALLEMAND, également députée des Hautes Alpes, évoquer le train de nuit Paris – Briançon, ligne reliant les Hautes-Alpes à Paris en passant par la Drôme. Sont notamment avancées les difficultés liées aux travaux nécessaires et en cours, rendant la circulation du train complexe à mettre en place. Un détournement par la ligne des Alpes (Grenoble – Gap) a néanmoins pu être obtenu afin de maintenir la circulation du train, même si mis en œuvre quelques jours seulement dans l'année.

Son collègue, Christophe PROENÇA, député du Lot, poursuit le constat sur la ligne POLT qui voit passer les trains des nuits Paris – Toulouse, Paris – Latour de Carol, Paris – Rodez/Albi et Paris – Aurillac. Le Paris -Toulouse est largement plébiscité, voire victime de son succès avec des trains circulant complets régulièrement, la composition mériterait d'être renforcée. Le constat est plus amer sur les lignes de Rodez/Albi et Aurillac, ces deux coupons de voitures circulent accrochés sur le parcours Brive ↔ Paris aux premier et dernier

train de « jour ». Cela entraîne un départ très tôt de Paris (aux alentours de 19h30) ainsi qu'un stationnement nocturne d'environ 5h en gare de Brive. Les voyageurs remontent également le fait d'être dérangés par les annonces effectuées par la partie de « jour » du train. Il termine par les difficultés pour réserver un billet de train de nuit, prenant pour exemple sa volonté de faire venir une classe d'école de sa circonscription pour visiter l'Assemblée Nationale, qui s'est soldée par une attente de 15 jours pour obtenir une réponse suite à la défaillance de la société chargée du service groupe pour SNCF Voyageurs. Jean-Noël BOISSELEAU, Vice-Président d'Urgence POLT et de Destination Train de Nuit abonde dans ce constat sur les difficultés de circulation du Paris – Aurillac, SNCF Voyageurs ne disposant que de quelques locomotives thermiques pour la traction du train sur la partie non électrifiée, celles en service s'avèrent fragiles et la tension sur le parc réduit les possibilités de remplacement.

L'association de défense de la Gare d'Assier fait également remonter les difficultés sur le Paris -Rodez, supprimé lors des travaux sur la POLT. Il évoque la possibilité, pourtant mise en œuvre par le passé, de détourner celui-ci par Coutras et Périgueux afin d'éviter les interruptions de circulation.

Christophe FANICHET, Président de SNCF Voyageurs salue la volonté de celui qui était 1^{er} Ministre à l'époque et désormais Président de la SNCF, d'avoir remis des trains de nuit en circulation. Il souligne l'investissement des cheminots et leur savoir-faire, qui a permis la rénovation en interne, (notamment à Périgueux, technicentre spécialisé dans les voitures Corail) de voitures qui étaient garées sans utilisation et proches de la mise à la casse. Cela a permis de remettre en service rapidement les lignes Paris – Nice, Paris – Lourdes/Tarbes et Paris – Aurillac.

Etienne DELPY de SNCF Réseau, représentant Monsieur Mathieu CHABANEL, Président, évoque les nombreux travaux à mener sur le réseau ferré national, nécessaire pour effacer la dette grise de celui-ci. « Le train de nuit est un travail d'orfèvrerie pour le faire circuler, plus de 130 variantes de sillon par an » pour tenir compte des travaux.

La 2^{ème} table ronde nommée « Améliorations à court terme et homologation des matériels rénovés » débute avec la présentation par Destination Trains de nuit de cartes de développements possibles sur le réseau actuel, l'association ayant fait le constat que le parc de voitures de nuit n'étant utilisé qu'à 60% environ, soit un taux de voitures en réserve très élevé. Cette détente permettrait à court terme de prolonger le Paris – Tarbes vers Luchon (supprimé en 2014 suite fermeture de la ligne) et rouvrir le « tri-tranche Massif Central » soit un train composé de trois coupons : Paris – Millau/Béziers, Paris – Alès/Nîmes et Paris – Clermont-Ferrand/Aurillac. Ces réouvertures permettraient une desserte pertinente de territoire ignorés par le TGV et quand la desserte en INTERCITÉS est présente celle-ci s'avère fragile.

Monsieur Alain RICHARD présente une expérimentation avec ses points forts et points faibles, le TravelSki Night Express, train de nuit Paris – Bourg-Saint-Maurice, mis en circulation cet hiver avec un aller-retour hebdomadaire. Il permet aux vacanciers de profiter d'une semaine en Tarentaise, et est proposé également en « package » avec hébergement et acheminement porte à porte. Parmi les idées mise en place, le train circule avec une locomotive à chaque extrémité, rendant le train réversible et évitant des manœuvres dans les gares d'extrémités ou en cours de route. Mais cela se fait au prix d'une traction thermique sous caténaires pendant une bonne partie de son trajet, l'emploi de locomotive bi-mode

pourrait résoudre ce point. La polyvalence du personnel de bord est également mise en avant.

Les industriels spécialisés dans la rénovation de voitures, ACC basée à Clermont-Ferrand et AFF basée à Somain, présentent une possibilité alternative à l'achat de nouveau matériel, ou tout au moins permet de développer le réseau sans attendre l'arrivée de celles-ci : la rénovation lourde de voiture de jour.

Le parc de jour Corail est encore conséquent avec plus de 1000 voitures en service, sur des relations TER notamment en Centre Val de Loire, AURA, PACA et Grand Est, ainsi qu'INTERCITÉS. La possibilité d'une conversion de voitures de jour en voiture couchette avec mise à nue de la caisse et désamiantage est proposée. Celle-ci donnant une prolongation de la durée de vie des voitures d'environ 15 ans. ACC indique que cette opération peut être effectuée en 18 mois, AFF se montre plus prudent et estime la durée plutôt à 2-3 ans.

Enfin Monsieur Jean-Marc Vayssouze-Faure, Sénateur du Lot revient sur la ligne POLT et évoque la promesse faite de 10 ans de travaux contraignant sur cette ligne, l'échéance est passée et la ligne ne voit pas le bout de ceux-ci. S'il ne remet pas en cause leur nécessité, il évoque la possibilité d'effectuer des travaux sur une voie sans pour autant interrompre la circulation des trains sur la deuxième, principe qui peut s'appliquer à toutes les lignes à double voie.

La 3^{ème} et dernière table ronde « Construire l'avenir : Perspectives et enjeux à moyen et long terme »

débute avec la prise de parole de Monsieur Pierre-Christophe SONCARRIEU, représentant de la DGTIM, qui confirme la commande de voitures avec un appel d'offres en cours. Le secret de celui-ci l'empêche d'en dire plus, les candidats ont jusqu'à l'été 2026 pour remettre leur offre. Sur les aménagements à bord, les voitures seront conformes aux dernières normes, notamment l'accès aux personnes à mobilité réduite en autonomie sur les gares où les quais seront compatibles. La capacité d'emport des vélos, ce qui nécessitera pour conserver le même nombre de couchettes sur certains trains, d'augmenter la composition à 16 voitures, en ayant pour conséquence l'allongement de certains quais pour les accueillir.

Cependant plusieurs intervenants dans la salle remettent en cause la date de mise en service, promise en 2030. Celle-ci paraît totalement intenable avec un délai estimé entre l'attribution du marché, la conception et l'homologation plutôt autour des 9-10 ans, prenant pour exemple les rames Oxygène prévues pour 2023 et toujours pas mises en service, ou le TGV M prévu pour les Jeux de Paris 2024.

Monsieur Jon WORTH, du réseau Des Trains pour l'Europe a fustigé vigoureusement l'immobilisme de la France qui, selon lui, se cache derrière ses normes et son protectionnisme national, pendant que le reste de l'Europe avance. Il prend pour exemple la carte Européenne des trains de nuit, où le pays reste à l'écart depuis l'arrêt en décembre dernier du train de nuit Paris – Vienne et Paris – Berlin, arrêté faute de subvention de l'État. Enfin, Madame Marie POCHON, députée de la Drôme, revient sur le train de nuit Paris-Briançon, qui dessert sa circonscription à Crest, Die et Luc-en Diois. Concernée par les prochains JOP d'Hiver, qui auront lieu dans les Alpes, de lourds investissements sont à faire sur cette ligne à voie unique pour remonter la vitesse des trains et améliorer les croisements de ceux-ci. Elle regrette cependant que le train ne desserve pas son département certains jours, c'est notamment le cas lors des détournements par la ligne des Alpes.

En clôture, Monsieur Stéphane COPPEY de Destination Trains de Nuit, demande qui est le véritable décisionnaire sur la circulation des trains de nuit, l'État ou la SNCF ? L'association demande à ce que le contrat liant SNCF Voyageurs et la DGTIM soit rendu public.

Mme ROSSI et Destination Train de Nuit remercient les participants, nombreux, et la qualité des échanges de ce colloque. Ils invitent les personnes présentes à partager le verre de l'amitié et lèvent la séance à 20h15.

En conclusion, le CODELIAPP salue l'utilité de ce colloque, même si aucune décision n'en ressort, il a au moins le mérite de sensibiliser et promouvoir le partage d'information entre tous. Nous en avons profité pour rencontrer l'association Destination Trains de Nuit. Nous aurons avec celle-ci des échanges sur notre projet de retour de train de nuit Paris – Périgueux – Agen. Nous avons pu également rencontrer des dirigeants de SNCF Réseau.