

Vision d'actif-traffic sur l'extension de l'offre de trains de nuit

actif-traffic, en collaboration avec le collectif français « Oui au train de nuit », a examiné les possibilités de correspondances de trains de nuit entre la Suisse romande et quelques métropoles européennes. Les propositions formulées dans ce document ont été soumises aux responsables des CFF, qui en ont pris connaissance dans le cadre de leur propre planification. [Les ajouts faits au document après juillet 2020, notamment en rapport avec les plans de trains de nuit des CFF annoncés en septembre 2020, sont indiqués en bleu.](#)

Pour rappel, les Chemins de fer fédéraux autrichiens (ÖBB) exploitent différentes lignes de trains de nuit au départ de la Suisse alémanique (de Bâle et de Zurich) avec le *NightJet*. De et vers Vienne, Graz, Zagreb, Hambourg, Berlin et Prague avec des arrêts sur ces lignes à Linz, Leoben, Villach, Hanovre, Magdebourg et Feldkirch. actif-traffic se réjouit que les CFF, en tant que principal partenaire des ÖBB, sur ce segment, promeuvent et soutiennent activement les *NightJet* au départ de la Suisse aujourd'hui. En effet, lors de la dernière législature, les CFF déclaraient que le train ne convenait que pour des trajets d'une durée maximale de 3-4 heures, laissant aux compagnies aériennes le marché des trajets entre 500 et 1500 km. Heureusement, la crise climatique et la demande croissante de trains de nuit ont changé la donne.

En effet, les trains de nuit offrent la possibilité d'emprunter des trajets certes plus lents, mais néanmoins pertinents en dehors du réseau ferroviaire à grande vitesse, car une durée de voyage de 8 à 10 heures est idéale pour dormir la nuit. Ces voyages desservent plusieurs objectifs, comme le montrent les statistiques en France : 43% des passagers les utilisent à des fins touristiques, 22% pour une visite privée à des amis ou à la famille et 28% à des fins professionnelles (travail, études)¹. Le train de nuit présente également de nombreux avantages par rapport à l'avion : arrivé à destination, on gagne une journée, car on arrive le matin, ce qui économise des nuits d'hôtel. En outre, il est possible d'emporter davantage de bagages et de disposer de plus d'espace que dans l'avion.

En novembre 2019, l'association *Pro Bahn (CH)* a publié une prise de position sur les possibilités d'extension du réseau de trains de nuit, notamment à partir de la Suisse alémanique². Selon un article publié dans la NZZ le 4 mars 2020, les CFF ont soutenu les propositions de *Pro Bahn* à l'exception de la destination de/vers Londres et devraient pouvoir introduire ces liaisons en décembre 2022³. Il s'agit des liaisons Zurich-Copenhague, Zurich-Amsterdam, Zurich-Rome, Zurich-Dresde-Prague, Zurich-Barcelone. [En septembre 2020, les CFF ont présenté leurs plans concrets pour l'extension de leurs services : avec les ÖBB, ils ont l'intention de reprendre les liaisons Zurich-Amsterdam, Zurich-Leipzig, Zurich-Dresde, Zurich-Rome et Zurich-Barcelone dans les années à venir](#)⁴.

actif-traffic soutient évidemment ces propositions, mais estime qu'elles négligent largement les liaisons depuis la Suisse romande vers les pays du sud de l'Europe. En ce qui concerne les pays au nord et à l'est de l'Europe, il est logique que les liaisons passent par Bâle et/ou Zurich. Il n'en va pas de même pour les destinations en Italie, France, Espagne et Belgique.

Nous suggérons dès lors d'ajouter les trains de nuit suivants au départ de Genève/Lausanne :

¹ Ministère des transports français DGITN, 2017.

² Prise de position (Positionspapier), Pro Bahn, novembre 2019

³ Helmut Stadler (4. März 2020). „[Mehr Nachtzüge rollen nur mit Subventionen.](#)“ Neue Zürcher Zeitung

⁴ SBB (15. September 2020). „[Nightjet-Netz Schweiz 2024: SBB und ÖBB wollen das Nachtzug-Angebot in Europa weiter ausbauen.](#)“

BOLOGNE - FLORENCE - ROME – NAPLES

Situation de départ :

Cette destination en train de nuit faisait autrefois partie des « classiques » de voyages d'étude ou de court séjour dans une ville. Les destinations de Florence et de Rome sont toujours très prisées de la part des voyageurs·euses romands.

Possibilités :

Trenitalia est en ce moment en train d'étudier la faisabilité du remplacement de son matériel roulant de trains de nuit. C'est donc le bon moment pour encourager *Trenitalia* à consentir cet investissement, conjointement avec les CFF.

Actuellement, le trajet de jour prend environ 7h30 de Genève à Rome. De nuit, le trajet pourrait se dérouler à vitesse moindre pour une arrivée le matin vers 10h, en partant vers 22h de Genève, avec un arrêt à Florence.

Une autre possibilité consisterait à arriver avant 7 h du matin, ce qui conviendrait parfaitement aux voyageurs d'affaires. Il serait bon d'examiner les deux possibilités. En outre le train pourrait continuer jusqu'à Naples et ainsi desservir l'Italie du sud, une destination de voyage très prisée.

La liaison ferroviaire de nuit Genève/Lausanne-Rome/Naples pourrait être proposée en complément ou en alternative à la liaison depuis Zurich/Bâle. Comme le suggère *Pro Bahn Suisse*, les wagons-lits et les wagons-couchettes de Suisse pourraient être reliés à Bologne au train de nuit de Vienne et continuer jusqu'à Rome.

Restrictions :

Les trains ne doivent pas perturber la circulation des trains de marchandises la nuit et la sécurité des touristes doit être garantie (la ligne était autrefois « notoire » pour les vols fréquents, mais la situation s'est beaucoup améliorée depuis). En outre, les trains de nuit ne doivent pas gêner les trains de banlieue qui arrivent le matin en provenance de la banlieue. Une arrivée du train de nuit avant ou après l'heure de pointe est donc préférable.

Évaluation :

- + Bonne synergie grâce à l'utilisation de voies déjà existantes et pleinement fonctionnelles.
 - + Le moment est bien choisi, puisque *Trenitalia* étudie la possibilité de remplacer son matériel roulant prochainement.
 - + Grâce à la liaison par train de nuit de Zurich à Rome annoncée par les CFF (qui devrait débuter en 2024), les passagers·ères de la région de l'arc lémanique pourront prendre le train jusqu'à Brigue et changer pour le train de nuit à destination de Rome.
 - + La liaison ferroviaire de nuit Zurich-Rome pourrait être étendue à Naples dans le futur.
- Les nombreux retards en Italie pourraient dissuader les voyageurs·euses.

(VENISE) – TRIESTE

Situation de départ :

Les temps de trajet (plus de 10h) ainsi que la rareté des liaisons (3 par jour) encouragent aujourd'hui à emprunter l'avion pour se rendre de Genève à Trieste, alors même qu'il serait possible de s'y rendre en train de nuit avec un arrêt à Venise (à environ 5h30 de Genève).

Possibilités :

Un prolongement en passant par Ljubljana jusqu'à Zagreb (2 heures de plus en train) serait imaginable. Le tronçon Genève – Milan ne devrait pas poser de gros problèmes, mais il appartiendrait aux CFF d'examiner si le tronçon Trieste – Ljubljana se prête ou non à un train de nuit.

En principe, il existe une ligne à grande vitesse (de Paris à Venise, via Genève - Lausanne - Brigue), mais son exploitant *Thello* ne permet pas aux passagers de monter ou de descendre aux arrêts intermédiaires. En fait, *Thello* n'accepte pas les billets des compagnies ferroviaires nationales, mais seulement les siens. Un billet valable sur l'ensemble du réseau européen permettrait de lever rapidement cet obstacle purement financier. En outre, la question se pose de savoir si *Thello* veut et peut empêcher les migrants illégaux d'embarquer avec cette pratique. **NB: En raison de la crise du Covid, la liaison Paris - Venise de *Thello* a été suspendue jusqu'à nouvel ordre.**

Restrictions :

Les formalités douanières entre la Suisse, l'Italie, la Slovénie et la Croatie ne devraient pas poser de problèmes majeurs, car ces quatre pays font partie de l'espace Schengen.

Le train de nuit ne desservirait pas la côte croate, mais seulement l'intérieur du pays. Pour rendre les voyages en train plus attrayants, il serait judicieux de disposer de bonnes et rapides liaisons à l'intérieur de la Croatie, ou mieux encore, de billets combinés avec des trains régionaux dans ce pays.

Évaluation :

- + Il devrait être techniquement aisé d'installer une ligne de train de nuit Genève - Trieste, car il existe déjà une liaison directe de jour.
- + La Croatie (surtout la côte) est une destination prisée des Suisses romands. Split et Dubrovnik sont même parmi les principales destinations d'*EasyJet* au départ de Genève. C'est un marché prometteur, pour autant que les connexions au sein de la Croatie soient bonnes.
- Comme Genève et Venise ne sont qu'à 5h30 de train l'une de l'autre, le trajet est aussi facilement réalisable pendant la journée. Par conséquent, il se peut que la demande pour une connexion de nuit vers Trieste ne soit pas suffisante.

(PERPIGNAN - FIGUERAS - GERONE) – BARCELONE

Situation de départ :

Jusqu'en 2012, le train-hôtel *Pau Casals* reliait Zurich – Berne – Fribourg – Lausanne – Genève à Perpignan - Figueras - Gérone - Barcelone. Les conditions seraient encore meilleures aujourd'hui, car la nouvelle ligne à grande vitesse permet de maintenir l'écartement de voies européen jusqu'à Barcelone. Cette ligne à grande vitesse est peu utilisée aujourd'hui et dispose donc de sillons libres. Toutefois, une réduction des prix très élevés des sillons pour les trains de nuit devrait être négociée.

Si la ligne devait être exploitée pour les trains de nuit, il ne serait pas nécessaire de convertir les trains de nuit de *Talgo* en TGV de jour. Il faudrait discuter avec les CFF s'ils sont intéressés à louer ou à acheter ces installations⁵.

Possibilités :

En quittant Genève dans la soirée, on arrive à Barcelone tôt le matin. Le train pourrait également desservir les gares intermédiaires de Perpignan, Figueras et Gérone. Du côté suisse, le train pourrait quitter Zurich en début de soirée et desservir Olten, Berne, Fribourg, Lausanne et Genève.

Restrictions :

Entre Perpignan et Barcelone, les trains de nuit devraient utiliser une section conçue pour les TGV. Comme cette ligne à grande vitesse a également été équipée pour le fret, les trains conventionnels devraient pouvoir l'emprunter sans trop de difficultés. Il ne serait donc pas nécessaire d'adapter le matériel roulant.

Barcelone est une destination très populaire pour les Suisses francophones. Toutefois, tant que la situation politique en Catalogne restera incertaine, la ville attirera probablement moins de voyageurs.

Évaluation :

+ Un marché très prometteur. Cette ligne devrait donc être prioritaire, avec « un accent sur la desserte de la Suisse romande et de la région de Barcelone », comme l'écrit *Pro Bahn Suisse*. Comme Barcelone (avec Madrid) est la région économique la plus forte d'Espagne, la capitale catalane est intéressante tant pour les touristes que pour les hommes d'affaires.

+ Barcelone est une destination de premier plan au départ de l'aéroport de Genève-Cointrin⁶. Le potentiel de transfert de l'avion au train et l'intérêt pour une liaison par train de nuit devraient être d'autant plus élevés.

+ La liaison par train de nuit de Zurich à Barcelone via Berne, Lausanne et Genève (probablement à partir de l'horaire 2024) annoncée par les CFF répondra à cette demande formulée depuis des années.

⁵ Railway Gazette (6. Februar 2018). "[Talgo to convert night trains for high speed day use.](#)"

⁶ <https://aviation-verite.ch/>

(MARSEILLE -) NICE - (MONACO - MENTON - VINTIMILLE – éventuellement jusqu'à GÊNES)

Situation de départ :

Depuis quelques années, même de jour, il n'est plus possible d'atteindre sans transbordement Nice depuis Genève. Un changement à Lyon Part-Dieu est toujours nécessaire, ce qui nuit beaucoup à l'attractivité du rail. Le trajet de jour prend en moyenne presque 8 heures, car il longe la Méditerranée en passant par Marseille (troisième ville de France) avant de bifurquer au sud vers la Côte d'Azur. Marseille est un des plus grands ports de fret et de plaisance européens. Les liaisons de Marseille vers le pays enclavé qu'est la Suisse revêtent d'autant plus d'importance.

Possibilités :

Un train de nuit permettrait de partir en soirée depuis Genève ou Lausanne et d'arriver le matin à Nice. Les trains de nuit étant moins rapides que les TGV, le trajet se rallongerait de deux heures environ, soit 8 à 10 heures en tout, une durée idéale pour un train de nuit.

Le train de nuit pourrait desservir toutes les villes du littoral méditerranéen (Toulon, St. Raphaël, Cannes, etc.)⁷. Une extension à Monaco, Menton et Vintimille, qui ne sont actuellement desservies que par des lignes régionales, est envisageable et faciliterait les liaisons avec la côte italienne.

L'itinéraire Marseille - Nice atteignant ses limites aux heures de pointe, il faudrait arriver à Nice avant 7h du matin. L'arrivée à Nice avant 7h permettrait également de prolonger le train jusqu'à Gênes. Une autre possibilité serait de desservir Nice via l'Italie, avec un départ de Genève à 22h30 et une arrivée à Nice à 7h sur la ligne Genève-Turin-Cuneo-Tende-Nice, sans desservir Marseille et Toulon. Cela devrait être discuté avec *Trenitalia*, même si l'intérêt de desservir des petites villes comme Tende et Cuneo est nettement moins évident.

En outre, une réduction des prix actuellement très élevés des sillons pour les trains de nuit devrait être négociée.

Restrictions :

Théoriquement aucune, car l'infrastructure est déjà en place. Le retour des trains de nuit permettrait à la SNCF de rompre avec sa stratégie qui consiste à n'utiliser que des TGV pour les services longue distance. Les Français l'apprécieraient beaucoup, car la stratégie consistant à n'utiliser que des TGV n'a de sens que pour les lignes orientées vers Paris, mais n'est pas adaptée aux connexions transversales. Aujourd'hui l'offre passant par l'intérieur des terres est absolument insuffisante : Lyon et Bordeaux, par exemple, ne sont plus reliées par des trains directs.

Évaluation :

- + Le marché semble prometteur, car la Côte d'Azur/Monaco est une destination prisée par la population suisse, y compris au printemps et en automne, en dehors de la haute saison en été. En outre, de nombreux professionnels, notamment du secteur bancaire et immobilier, seraient probablement intéressés par la possibilité de gagner du temps en voyageant la nuit.
- + Un train de nuit desservant Marseille/Toulon/Gênes serait également très intéressant, compte tenu des liaisons par ferry de là vers la Sicile, la Sardaigne et la Corse.

⁷ Transportrail, « [Marseille – Nice : entre vitesse et fréquence](#) »

– Il se peut que la demande ne soit pas suffisante pour l'itinéraire Genève - Turin - Cuneo - Tende - Nice, car les destinations intermédiaires des très petites villes de Cuneo et Tende ne sont que peu connues.

NANTES (- QUIMPER - BREST)

Situation de départ :

La Bretagne est une destination de vacances très prisée des romand·e·s. Les échanges universitaires et professionnels (Nantes est une grande ville industrielle) sont intenses. Le voyage depuis la Suisse par la route est très long. L'alternative beaucoup plus confortable du train devrait donc être couronnée de succès. Actuellement, la liaison par TGV vers la Normandie/Bretagne prend 6 heures et oblige à un changement de gare inconfortable à Paris. Le « saut de nuit » direct dans un train confortable promet un bon sommeil, non perturbé, sans changement de gare. L'agglomération nantaise et ses environs couvrent une zone de chalandise de près d'un demi-million d'habitants, dont plus de 50 000 étudiants. Nantes est la sixième plus grande ville de France. De là, Rennes est facilement accessible par le train régional. Le train de nuit pourrait également être poursuivi pour desservir les villes de Rennes et de Brest ainsi que les villes du nord de la Bretagne situées le long de la ligne.

Possibilités :

La durée du voyage en train de nuit étant plus longue que celle des TGV traversant Paris, le trajet prendrait environ deux heures de plus, soit 8h30, une durée idéale en train de nuit. Celui-ci pourrait prendre un itinéraire plus direct que le TGV, par exemple via Lyon et Bourges. Il semble d'ailleurs que l'État français veuille relancer la liaison Intercités Lyon-Nantes sans détour par Paris. Un appel d'offres pour l'exploitation de cette ligne est actuellement en cours⁸.

Restrictions :

Au tournant du siècle, il existait déjà un train de nuit Genève-Lyon-Nantes-Quimper sans arrêt à Paris. La ligne est donc probablement encore techniquement bien adaptée aux trains de nuit. Il convient cependant de demander à la SNCF si les sillons utilisés par les trains de jour roulant à vitesse « normale » pendant la journée seraient disponibles pour les trains de nuit la nuit et si le prix du sillon très élevé pouvait être réduit.

Évaluation :

+ Cette ligne serait utile pendant l'été pour les touristes et le reste de l'année pour les étudiant·e·s et les professionnel·le·s. Il permettrait d'accéder facilement à l'océan Atlantique et à la Bretagne méridionale et à ses attractions touristiques. En outre, la liaison avec Lyon (deuxième ville de France) garantirait un taux d'occupation élevé durant toute l'année.
+ La demande sera probablement élevée, dû au manque de liaisons transversales en France.
+ Comme l'aéroport de Nantes est déjà très fréquenté et qu'aucun nouvel aéroport n'est en cours de construction en raison des protestations de la population, un développement des liaisons ferroviaires s'impose.

⁸ L'Express (28 janvier 2020). „[Intercités : l'Etat lance un appel à candidatures pour Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux.](#)”

(LILLE /CHERBOURG) - BRUXELLES - (AMSTERDAM)

Situation de départ :

Par le passé, un train de nuit reliait Genève à Bruxelles. Aujourd'hui, le trajet d'environ 800 km via Lyon Part-Dieu jusqu'à Bruxelles en TGV prend environ 6h30 dans la journée. La suppression de la nécessité de changer de train à Lyon rendrait le voyage beaucoup plus attrayant. Une autre possibilité consisterait à contourner Paris par le sud-est, sans s'arrêter au centre de Paris.

Possibilités :

Si la Belgique ne faisait pas encore partie des partenaires avec lesquels les CFF sont en contact direct pour les trains de nuit, la ligne pourrait probablement être exploitée par la SNCF dans un premier temps, mais avec une garantie de la société ferroviaire belge SNCB. La SNCF n'ayant jusqu'à présent guère manifesté d'intérêt pour le redémarrage de ce train de nuit, il appartient aux CFF de contacter la SNCB afin de relancer cette liaison. La SNCF ne participera probablement au projet en tant que troisième partenaire que si la SNCB et les CFF font une demande commune.

Il est à noter qu'une résolution parlementaire a été adoptée en Belgique pour soutenir le développement des trains de nuit. Cette résolution appelle le gouvernement national à mettre en œuvre la décision dans le prochain contrat de gestion avec la SNCB. [Il appartient désormais au gouvernement provisoire installé en septembre 2020 de se saisir du dossier.](#)

Restrictions :

Les CFF, la SNCF et la SNCB devraient examiner conjointement la faisabilité de cette liaison. La SNCF devrait répondre à la question de savoir si des sillons en France peuvent être utilisés pour les trains de nuit la nuit et si les redevances ne sont pas élevées au point de rendre l'itinéraire peu attrayant.

Évaluation :

+ La liaison est en principe possible. Bruxelles étant la capitale de l'UE, le plus important partenaire économique de la Suisse, de nombreux professionnel-le-s sont susceptibles de s'intéresser à cette ligne. Comme Genève est très bien reliée à Berne ou à Zurich (par des trains toutes les demi-heures), cette ligne est intéressante tant pour la Suisse romande qu'alémanique.

+ Une branche de la ligne vers Bruxelles pourrait mener à Lille/Cherbourg⁹ et ainsi desservir d'autres destinations en Normandie.

+ [Sur la liaison ferroviaire de nuit de Zurich à Amsterdam annoncée par les CFF \(probablement à partir de l'horaire 2022\), on pourrait imaginer une liaison bi-branche sur la ligne à l'avenir, dont une branche passerait par le Luxembourg pour aboutir à Bruxelles et l'autre branche relierait Amsterdam.](#)

(MONTPELLIER) - TOULOUSE et (CLERMONT-FERRAND ou MONTPELLIER) - BORDEAUX - (SAINT-SEBASTIEN)

Situation de départ :

Une ligne TGV relie Genève - Lyon à Montpellier. Une autre ligne principale relie Montpellier, depuis la basse vallée du Rhône, à la capitale de l'Occitanie, Toulouse. Une ligne Genève - Montpellier - Toulouse avec deux branches à partir de Montpellier relierait la Suisse occidentale à l'océan Atlantique (jusqu'à Saint-Sébastien en Espagne et Bordeaux), compensant ainsi l'absence d'une ligne continue. Un autre itinéraire pourrait passer par Clermont-Ferrand et Brive-la-Gaillarde avant d'atteindre Bordeaux et Toulouse.

Possibilités :

La ligne Genève-Lyon-Toulouse/côte basque existait jusqu'en 2013. Reprendre cette ligne en y ajoutant Bordeaux reviendrait à relier les principales zones métropolitaines de France entre elles (Lyon comme deuxième ville, Toulouse comme quatrième ville avec une forte industrie aérospatiale, Bordeaux comme cinquième ville de France) et avec la Suisse occidentale. Le volume du trafic serait donc suffisant, d'autant plus qu'il n'existe actuellement aucune alternative au TGV et seulement quelques vols, et que les temps de trajet par la route sont très longs. Le train de nuit pourrait donc prendre une part très importante du marché.

Une extension à Saint-Sébastien est à envisager, car un chemin de fer à écartement standard européen y est prévu à partir de 2021, de sorte que les trains européens puissent circuler de Hendaye à Saint-Sébastien (Espagne). Cela permettrait de relier Genève-Lyon au cœur du Pays basque, porte d'entrée du nord de l'Espagne. Dans une étape ultérieure, la ligne pourrait également être étendue jusqu'à Bilbao.

Restrictions :

Le prix des sillons (comme sur toutes les autres lignes TGV en France) devrait être réduit pour rendre les trains de nuit plus compétitifs.

La ligne Lyon - Montpellier est certes très fréquentée, mais cela ne devrait pas poser de problème majeur la nuit, car le tronçon est équipé de trois voies, des sillons devraient donc être disponibles. Pour éviter d'arriver à Toulouse et Bordeaux aux heures de pointe, les arrivées devraient avoir lieu de préférence avant 7h ou après 9h, ce qui devrait être possible car la construction d'une troisième voie au sud de Bordeaux¹⁰ et d'une quatrième voie au nord de Toulouse¹¹ ont déjà été annoncées. L'infrastructure existante pourrait également servir la nuit.

Évaluation :

+ La faisabilité est donnée, le soutien politique pour de meilleures liaisons de Lyon à Toulouse et Bordeaux commence aussi à émerger.

+ Cette ligne ferait sens pendant l'été pour les touristes et le reste de l'année pour les étudiant·e·s et les professionnel·le·s. La liaison via Lyon promet un nombre élevé de passagers sur la ligne tout au long de l'année, d'autant plus que la mobilité sur cette ligne a été jusqu'à présent chroniquement limitée.¹²

¹⁰ SNCF. „[Aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux.](#)”

¹¹ SNCF. „[Aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux.](#)”

¹² Pour plus de détails sur ce à quoi pourrait ressembler un réseau paneuropéen de trains de nuit, voir également les études des associations "Oui au train de nuit", "Back on Track" et "Bahn für alle" (trains pour toutes et tous).

Postscriptum :

Les liaisons ferroviaires de nuit Genève/Lausanne proposées ici ne peuvent certainement pas être réalisées par les CFF seuls et dépendent de la coopération de chemins de fer partenaires en France (*SNCF*), en Italie (*Trenitalia*) et en Espagne (*Renfe*). En outre, une volonté politique est nécessaire dans les différents pays pour développer les services nationaux et internationaux de trains de nuit. Il est réjouissant de constater que la loi suisse sur le CO₂, adoptée par le parlement en septembre 2020, prévoit la promotion du transport ferroviaire international, y compris des trains de nuit, à hauteur de 30 millions de francs par an. Cependant, la loi sur le CO₂ sera probablement combattue par un référendum et être acceptée en votation par le peuple suisse.

Du côté français, le président Emmanuel Macron a annoncé en août 2020 qu'il voulait réactiver les services de trains de nuit en France. Le collectif "Oui au train de nuit" demande des investissements de 1,5 milliards d'euros d'ici 2030 pour pouvoir mettre en place 15 nouvelles lignes de nuit en France (et 15 lignes en Europe, hors de France)¹³. actif-trafiC demande des investissements totaux d'au moins 2,5 à 3 milliards d'euros pour qu'un réseau de trains de nuit couvrant l'Europe méridionale, occidentale, septentrionale et de l'Est soit à nouveau disponible dans un avenir proche.

¹³ [Notre vision des trains de nuit en 2030 – Collectif "Oui au train de nuit !" \(wordpress.com\)](#)