



Train de nuit Paris – St Gervais / Bourg St Maurice : **La SNCF doit changer son modèle**

Conférence de presse nationale FNAUT-ARDSL - 27 avril 2016

Propositions concrètes pour que la SNCF améliore son modèle et atteigne l'équilibre financier.

Résumé

Le train de nuit offre des avantages spécifiques par rapport à toutes les autres alternatives pour les trajets à longue distance entre Paris et la façade ouest vers les Savoie en permettant de partir tard le soir et d'arriver tôt le matin.

Le train de nuit est globalement attractif et le restera par rapport aux autres solutions de transport.

Son modèle économique s'est dégradé au cours des dernières années, mais moins qu'il n'est présenté dans les communications récentes du Ministère. On a même une légère tendance à l'augmentation du trafic. L'améliorer très sensiblement et peut-être même atteindre l'équilibre économique est possible et mérite d'être tenté. Cela passe par une augmentation du nombre de circulations permettant de mieux amortir les charges fixes et de gagner du trafic et des recettes.

Il faut donc demander le **maintien d'un train de nuit offrant de bonnes conditions de voyage en couchettes de 1^{ère} et 2^{ème} classe mais aussi de places assises avec sièges inclinables** qui permettent d'offrir des prix très bas tout en offrant un confort correct, meilleur que celui des cars.

Il faut demander **le maintien et le rétablissement des liaisons quotidiennes pendant toute la saison d'hiver, l'extension des circulations de fins de semaine pour mieux permettre les week-ends prolongés et la mise en place de train INTERCITES-ECO de jour les vendredis et les week-ends et tous les jours pendant le plein été.**

Les conditions de délai dans lesquelles l'Etat a appelé les opérateurs à manifestation d'intérêt sont extrêmement courts : avis publié le 1^{er} avril 2016 pour des réponses le 31 mai.

En outre, rien n'est dit sur les conditions dans lesquelles des opérateurs pourraient accéder aux matériels actuellement utilisés. Or c'est une question clé, s'agissant de services dont le modèle économique ne résisterait pas à la nécessité d'investir rapidement et largement en matériel neuf.

Un délai plus large doit être consenti sans quoi cet appel est voué à l'échec. **Il importe de demander un moratoire et un report des décisions annoncées.**

1. **La situation actuelle des trains de nuit en France : un bilan moins sombre qu'annoncé, un service spécifique sans vraie alternative et complémentaire des autres offres de transport, des possibilités d'amélioration de l'offre et du bilan économique**

Au fil des ans, les trafics de nuit ont fortement déclinés, du fait en particulier de la diminution sensible de l'offre. Cette diminution de l'offre résulte de l'extension considérable des dessertes TGV et plus récemment, du développement des relations aériennes à bas coûts. Depuis quelques années, la multiplication des travaux, la crise des sillons, des ouvertures tardives à la vente et de mauvais positionnements horaires sur certaines relations ont accentué la baisse du trafic de nuit.

Pourtant, l'offre de nuit revêt des attributs uniques dans l'offre de transport longue distance :

- Partir tard et arriver tôt le lendemain
- Effacer le temps du voyage en offrant une nuit de sommeil sur des relations longues
- Permettre une économie d'une nuit d'hôtel ou d'hébergement

Il n'existe pas réellement d'alternative ferroviaire et même pas toujours aérienne qui répondent à ces critères. Et lorsque l'offre de nuit disparaît ou diminue fortement, les trafics de jour, TGV ou IC ou même aérien n'en profitent pas comme cela a été constaté récemment sur les relations Paris Côte Basque et Bordeaux Marseille Nice.

Les qualités propres et les avantages spécifiques des trains de nuit expliquent que **leur fréquentation baisse légèrement moins que le volume de l'offre** alors qu'à offre quasi constante, le trafic des trains Intercités s'érode de façon continue.

Et le trafic des trains de nuit a même tendance à augmenter, chaque fois que la qualité du service et des horaires est bonne.

C'est le cas sur les relations entre Paris et la Côte d'Azur (Nice, Cannes, Antibes, St Raphaël), Paris Savoie dont Paris Chambéry et Paris Annecy et Paris – Toulouse.

Aujourd'hui, sur la relation **Paris Toulouse**, sur laquelle existe, depuis de nombreuses années, une concurrence aérienne forte avec la navette Air France et Easyjet, une offre ferroviaire de jour en IC jour et en TGV, **le trafic du train de nuit a cru de près de 20% de 2012 à 2015. Sur cette relation, le train de nuit « pèse » plus de 5% du trafic total avion+train et plus de 20% des trafics fer totaux.**

Ces exemples contredisent la prétendue désuétude, fréquemment évoquée, des trains de nuit et conduisent surtout à pointer le manque d'ambition de la SNCF et de l'Etat pour les développer et les moderniser.

Il reste une place pour des trains de nuit en France sur les relations à plus de 600 ou 700 kms (à partir d'environ 3h30 à 4 heures en TGV) et il y a **de réels potentiels sous exploités**. Aujourd'hui comme demain, même avec le lancement du TGV Sud Europe Atlantique il ne sera pas possible de rejoindre, avant 11heures la capitale, ou inversement, depuis des villes comme Bayonne, Pau, Tarbes, Toulouse, Perpignan, Nice, Toulon, Briançon ou les fonds de vallées alpines.

Une offre nuit améliorée et optimisée peut encore constituer un complément utile à l'offre de jour existante, ferroviaire ou non.

Leur **clientèle voyage principalement pour des motifs privés et loisirs** et elle augmente sensiblement pendant les week-ends et les vacances.

Au-delà du potentiel de clientèle, la question du **modèle économique** de ces trains reste posée. En effet, n'a-t-on pas dit que les trains de nuit sont responsables d'un déficit de 90 millions d'€ ?

En fait aujourd'hui ce **déficit s'est réduit** depuis 2013 d'environ un quart, et serait, selon nos informations, proche de 70 millions avec un ratio recettes/dépenses de l'ordre de 60%.

En outre, **beaucoup pourrait encore être fait pour optimiser la production des trains de nuit et l'adaptation de l'offre aux besoins, donc l'augmentation des recettes.**

Le modèle ferroviaire est un mode lourd, nécessitant des actifs nombreux et coûteux (fonciers, infrastructures, gares, matériels roulants, systèmes de maintenance, personnels spécifiques SI,...).

Améliorer l'équilibre économique d'une desserte ferroviaire de voyageurs, repose sur deux principes simples : **saturer l'utilisation de ressources optimisées et développer les recettes.**

Dans le cas des trains de nuit, il y a de réelles possibilités :

- de rationalisation de l'offre,
- d'augmentation de la productivité de moyens en matériel et en personnel roulant,
- d'un développement sélectif sur les relations à potentiel, notamment la desserte des grandes agglomérations du sud de la France
- de réutilisation plus systématique des rames pour assurer des trains de jour « low cost » à l'instar du train « éco » Paris<>Toulouse de jour (assuré avec réutilisation de la rame du train de nuit ce qui génère des recettes supplémentaires et réduit les coûts).

Une diminution très importante du déficit des trains de nuit est ainsi accessible voire même la perspective de l'équilibre économique pour autant que soit maintenu en circulation le matériel actuel et que soit réglée à moyen terme (2020-2025) la question du renouvellement ou de la rénovation du matériel roulant. Une solution économique consisterait à prolonger le matériel actuel avec des rénovations limitées. En complément, la récupération de voitures lits auprès de la DB qui a décidé l'arrêt de l'exploitation de ses trains de nuit à la fin 2016 est une opportunité pour améliorer la qualité de l'offre.

En outre, il faut aussi avoir en tête qu'une partie des dépenses imputées aux trains de nuit ne disparaîtraient pas avec leur suppression car ils concourent à l'amortissement des charges fixes, en particulier des gares et assurent à SNCF Réseau une recette de péage de l'ordre de 25 millions d'€ par an.

2. La situation des trains de nuit Paris - Savoie

Depuis très longtemps, il y avait un train de nuit quotidien dans chaque sens entre Paris – Bourg-St-Maurice et St-Gervais-les-Bains-le-Fayet. Depuis quelques années, ces relations ne sont quotidiennes qu'en pleine saison d'hiver de Noël à début mars et en juillet août. Le reste du temps, ils ne circulent dans chaque sens que les vendredis, samedis et dimanches avec une très mauvaise utilisation du matériel qui « dort » quatre jours sur sept.

Ces trains comportent des couchettes de 1^{ère} et 2^{ème} classe et des places assises à sièges inclinables.

Ils sont composés de voitures corail qui malgré leur âge, 35 ans environ offrent un bon niveau de confort. Certes la couchette de seconde à 6 places peut paraître un peu décalée par rapport aux attentes d'aujourd'hui mais elle reste la plus utilisée et d'un confort très supérieur aux bus à longue distance qui se développent aujourd'hui.

L'offre actuelle est utile mais son attractivité et les bénéfices pour les territoires pourraient être améliorés avec un bilan économique soutenable voire équilibré.

2.1 Une offre utile et spécifique pour l'accès aux territoires alpins

En 2015, l'offre a porté sur environ **440 trains**, 220 dans chaque sens.

Chaque train est constitué de deux tranches : une Paris- Chambéry – Bourg St Maurice et une autre Paris – Annecy – St Gervais.

En pleine saison d'hiver le nombre de places offertes par train est de 822.

La tranche Bourg St Maurice comporte 10 voitures avec 76 couchettes de 1^{ère}, 324 couchettes de seconde et 152 places assises en sièges inclinables.

La tranche St Gervais comporte 5 voitures avec 36 couchettes de 1^{ères} 162 couchettes de seconde et 76 places assises en sièges inclinables

Le reste de l'année, chaque tranche comporte en général 4 voitures (1 couchette 1^{ère}, 2 couchettes 2^{nde} et 1 assise 2^{nde}) et offre 214 places soit 428 par train.

On peut estimer le taux d'occupation moyen entre 45 et 50%.

Pendant **la saison d'hiver**, environ **60000 voyageurs** empruntent ces trains, avec en moyenne 400 voyageurs par train.

En dehors de cette période, il y a environ, en moyenne, 400 voyageurs par nuit et 200 par train et par sens.

Le trafic total est d'environ **120 000 voyageurs par an**.

La tendance d'évolution du trafic est légèrement positive

Les horaires et les gares desservies sont les suivants :

IC NUIT				SA DF	sf SA DF	
PARIS AUSTZ	22.25	22.25	ST GERVAIS	19.13	20.41	
CHAMBERY	5.05	5.05	SALLANCHES	19.23	20.52	
ALBERVILLE	6.13		CLUSES	19.44	21.10	
MOUTIERS	6.59		LA ROCHE/F	20.25	21.52	
AIME	7.20		ANNECY	21.16	22.30	
LANDRY	7.30		AIX LES BAINS	23.04	23.04	
BOURG ST M	7.40		BOURG ST M			21.04
AIX LES BAINS		5.53	LANDRY			21.15
ANNECY		6.52	AIME			21.25
LA ROCHE/F		7.35	MOUTIERS			21.51
CLUSES		8.20	ALBERVILLE			22.32
SALLANCHES		8.36	CHAMBERY	23.53	23.53	23.53
ST GERVAIS		8.44	PARIS AUSTZ	6.19	6.19	6.19
Service 2016						

Le train de nuit permet seul une arrivée tôt le matin que le TGV ne permet pas :

- en partant de Bourg St Maurice à 6h20 on arrive à Paris à 11h15 avec un changement,
- de St Gervais en partant à 6h 04 on arrive à Paris à 10h49 avec un changement également.

En sens inverse, c'est la même situation

- en partant de Paris à 6h29 on atteint Chambéry à 9h39 et Bourg St Maurice à 11h40 avec un changement,
- en partant de Paris à 7h07 on arrive à St Gervais à 11h56 après un changement à Bellegarde.

En outre, **le départ de Paris après 22 heures permet d'offrir une relation en saut de nuit pour les provenances au-delà de Paris** ; en effet, en partant vers 18 ou 19 heures à 200 ou 300 kilomètres ou à 2 heures de TGV en amont de Paris (Nantes, Rennes, demain Bordeaux...) on peut aisément emprunter le train de nuit et atteindre les stations en début de matinée.

Ni le TGV, ni l'avion ne permettent de le faire et en voiture, il faudrait rouler toute la soirée et toute la nuit...

Le même raisonnement s'applique en sens inverse grâce à une arrivée tôt le matin à Paris.

L'impact du train de nuit est aussi à considérer dans son impact direct sur la fréquentation des stations de sport d'hiver et donc sur l'ensemble du modèle économique du tourisme. Par son aspect économique (billet de train moins cher que TGV et gain d'une nuit d'hôtel) et pratique (sur les courts séjours), le train de nuit doit être intégré dans les packages d'offre à la fois par les autorités touristiques (offices du tourisme, Savoie Mont-Blanc Tourisme) et les tour-opérateurs (comme Voyages-SNCF) avec des offres tout-en-un incluant train de nuit, logement et forfait de ski.

Le train de nuit offre bien un service spécifique dont la disparition nuirait à l'accessibilité des territoires et en particulier aux stations des vallées alpines mais aussi de toute la Savoie et la Haute-Savoie.

Ces atouts de l'offre de nuit mériteraient d'être mieux mis en valeur d'autant plus qu'elle peut être améliorée.

3. Des perspectives d'amélioration de l'offre qui augmenteraient l'attractivité du train de nuit.

L'attractivité de l'offre est handicapée par le régime de circulation des trains : ils ne sont quotidiens que 2 mois et demi l'hiver et 2 mois l'été. En outre, **l'ouverture à la vente est souvent tardive** du fait de la programmation souvent tardive des travaux qui entraîne des suppressions périodiques des trains. **Les périodes de circulations pourraient être étendues** de façon à mieux couvrir la période d'ouverture des stations de sport d'hiver jusqu'à mi-avril.

En dehors de cette période il faut s'interroger sur la circulation de fin de semaine avec par exemple un régime jeudi à dimanche dans le sens Paris Alpes et de vendredi à lundi en sens inverse pour à la fois faciliter les week-ends prolongés et éviter d'emprisonner le matériel à Bourg st Maurice et St Gervais entre le lundi et le vendredi.

La réutilisation de la rame de nuit devrait être envisagée pour offrir un nouveau train Intercités Eco jour, à l'instar de l'intercités Eco de jour entre Paris et Toulouse assuré avec la rame du train de nuit dont le succès ne se dément pas (plus de 80% de remplissage).

Il serait pertinent d'envisager la circulation d'un tel train en fin de semaine (les vendredis, samedis et dimanches) dans les deux sens pendant l'hiver, les ponts et vacances scolaires et quotidiennement en plein été. La **desserte de Lyon** par l'IC ECO lui garantirait une forte clientèle, les trajets Savoie Paris étant complétés par des trajets Savoie Lyon et Lyon Paris. Il contribuerait, par un surcroît de recettes et un coût de circulation « marginal », à améliorer fortement le bilan économique des trains de nuit.

En outre, **les horaires pourraient être améliorés** :

- Certains jours, le départ de St Gervais est beaucoup trop tôt (19h13) ; il faudrait retrouver l'horaire « historique » avec un départ de St Gervais après 21h.
- Le départ de Paris pourrait être retardé vers 23h, ce qui permettrait de profiter d'une soirée complète à Paris et faciliterait encore l'approche des destinations en amont de Paris
- Les horaires suivants sont réalisables et devraient faire l'objet d'une vraie négociation avec SNCF Réseau pour mieux garantir la circulation du train dans de bonnes conditions ; en cas de travaux, il y a suffisamment d'itinéraires alternatifs entre Paris et Chambéry pour garantir la circulation du train dans des horaires permettant d'optimiser les coûts de production et la qualité du service offert.

	SAVOIE		PARIS		PARIS	SAVOIE
Chamonix	20.14					08.51
	20.57					08.06
St Gervais		21.07			7.48	
Sallanches		21.16			7.41	
Magland						
Cluses		21.30			7.24	
		21.36			7.20	
Marignier						
Bonneville						
St Pierre						
La Roche Fo		21.56			06.55	
		22.08			06.40	
Annecy		22.39			06.05	
		22.42			06.00	
Rumilly		23.02			05.43	
Aix les Bains		23.24			05.26	
		23.26			05.24	
Chambéry		23.38			05.12	05.12
		23.59	23.59	23.59	05.00	05.00
Dijon		03.10		via Culoz	02.00	
Paris Austz		06.19			22.55	
Lyon Perrac			1.12/1.17	1.25/30		03.35/40
Dijon		via	3.02	3.13	via	01.55
Paris Austz		la Bresse	6.18	6.18	la Bresse	22.55
		ou			ou	
		Mâcon	Variante	Variante	Mâcon	Variante
			via Lyon Per	via Culoz		via Lyon P
			et St André	Lyon PD		et St André
			le Gaz	Lyon Perrac		le Gaz

- Enfin, le train de nuit peut constituer, avec ces horaires remaniés, un complément à l'offre TER sur les relations de Chambéry à Bourg-St-Maurice et St Gervais en extrême soirée et en début de matinée. Il faut pour cela en ouvrir la fréquentation en acceptant ces trajets dans la voiture à sièges inclinables voire en rajoutant des voitures à Chambéry.
- Concernant la contribution possible de la Région Rhône-Alpes-Auvergne, l'ajout de 2 voitures corail places assises 2^{ème} classe permettrait d'ajouter les sections Chambéry – St Gervais et Chambéry – Bourg St Maurice en service TER. En effet, les horaires locaux du train de nuit sont particulièrement pertinents pour permettre le matin le déplacement des salariés du tourisme de montagne qui habitent sur Chambéry, Aix, Annecy et la basse Vallée de l'Arve et le soir pour permettre aux skieurs rhônalpins de rentrer chez eux. Ces besoins viendraient avantageusement compléter le besoin criant de remettre les trains supprimés dans les années 2000 en Pays de Savoie, dans le cadre d'un rééquilibrage des moyens du TER sur l'ensemble de la Région AURA.

- Sur le plan économique, cette mixité de missions rendue par le train de nuit, permettrait de renforcer la solidité du modèle. En considérant les 138 Km de Chambéry à St Gervais et les 105 Km de Chambéry à Bourg St Maurice et en reprenant les 23€ par Km facturés à la Région pour le TER, sur la base de 200 circulations annuelles aller-retour, la contribution régionale s'élèverait à près de 2,2 M€ par an.

Le bilan économique du train de nuit réorganisé et complété par des circulations « Intercités éco » de jour s'améliorerait sensiblement et devrait permettre la couverture des coûts opérationnels voire même les coûts totaux (charges de capital comprises) dans les hypothèses les plus favorables.

DES PERSPECTIVES D'AMELIORATION DU BILAN ECONOMIQUE

Le bilan économique à moyen terme, dépend des perspectives de recettes et d'évolution des coûts.

La question se pose de savoir si **le train de nuit est et restera compétitif** par rapport aux autres moyens de transport, TGV, avion, automobile et autocar.

La réponse est globalement positive comme le montre le tableau ci-dessous qui compare les meilleurs prix des différentes alternatives **mais suppose une politique commerciale et une politique de service agressive pour lui conserver sa compétitivité.**

PRIX €	TGV 1	TGV 2	ICNUITCC1	ICNUIT CC2	ICNUIT ASS	prix voiture carburant et péage €
sans réduction carte ou abonnement (25 à 50 ou 60%) avril 2016						
PARIS A				à partir de 45€	à partir de 20€	
ANNECY	61 A 145	52 A 110	91 A 116	45, 61 A 116	20, 44 A 79	108
ST GERVAIS	141	85 A 109	104 A 134	47, 70 A 134	20, 63 A 92	112
CHAMBERY	45 A 142	42 A 87	91 A 116	45, 61 A 116	20, 44 A 79	104
MOUTIERS	63 A 152	59 A 123	104 A 134	47, 70 A 134	20, 53 A 101	116
BOURG SM	63 A 165	61 A 123	104 A 134	47, 70 A 134	20, 53 A 101	119
moyenne**	90	66	76	66	43	mappy
PARIS A	offre Blablacar			BLABLACAR	nbe voitures	
ANNECY	sur 3 jours Vendredi soir			30 A 40 m 34	25	
ST GERVAIS	à lundi matin			37 A 42 m 40	5	
CHAMBERY				30 A 38 m 35	20	
MOUTIERS				35 A 42 m 40	5	
BOURG SM				38 A 43 m 41	13	
					* 1,5 si tte IDF	
STATIONS				40 A 50 €	faible	
** sur la base d'une moyenne des prix offerts au tarif normal affectés d'une réduction moyenne de 40%. Pour les couchettes prix de la couchette exclu de la réduction de 40%						
AUTOCAR						
ANNECY ET Haute Savoie pas de car direct mais possibilité par TER ou car vers Chambéry						
ou Lyon puis Bus trajet long (10 à 15 heures) prix à partir de 43 €						
GENEVE PARIS par Ouibus à partir de 25€ ou Eurolines à partir de 35€ mais il faut rajouter						
une approche car ou minibus (20 à 30€) au trajet de nuit en 8h10						
CHAMBERY par Flixbus : 1 bus de jour en 7h10 (14h50 22h00) à partir de 25 € et 1 de nuit						
en 7h30 (23h15 6h45) à partir de 39,50€						
Depuis les stations de Tarentaise Bus les week-end de Tignes (19h45 Paris 6h15) à partir						
de 38 €, depuis les trois Vallées Isilines à partir de 17€ ou 27 € et trajet en 10 à 11 heures						
LYON PARIS EN 6 heures (23h30 5h30) à partir de 19€ (Ouibus)						
GRENOBLE PARIS EN 7h30 à partir de 29€ (Ouibus)						

Les prix de départ du train de nuit en siège inclinable (confort au moins égal à l'autocar) est de 20€.

Le prix de départ en couchette est de l'ordre de 45€ et il est, pour un confort supérieur, à peine plus cher que le car sauf pour les cars de week-end partant directement des grandes stations de Tarentaise.

La question se pose ensuite de pratiquer **une politique commerciale et un yield management adaptés et dynamiques** pour garantir la meilleure recette au train tout en offrant des possibilités suffisantes de prix bas.

Même si les prix sont globalement compétitifs, l'affichage d'une **gamme plus simple et plus lisible** est souhaitable et utile pour donner l'image d'un bon rapport qualité prix et des prix d'entrée de gamme bas.

Compte tenu du développement du covoiturage et de l'autocar, le train de nuit doit **offrir une offre suffisante d'entrée de gamme en sièges inclinables**.

Une **gamme large de confort en place couchées** de la traditionnelle couchette de seconde à la couchette de première doit être proposée en limitant le nombre de voyageurs par compartiments (éviter le « bourrage » par compartiment lorsque le train n'est pas plein, possibilités de privatiser à un coût raisonnable un compartiment) et en permettant d'éviter le mélange des sexes (compartiments dames).

La réintroduction de voitures-lits sur les relations les plus importantes doit aussi être envisagée. La question peut se poser pour la desserte de la Tarentaise en pleine saison d'hiver.

La compétitivité du train de nuit est améliorée chaque fois que celui-ci permet l'économie d'une nuitée et permet de profiter d'une journée « normale » et entière après le voyage.

Sur ce plan, la mise en place de bons horaires et d'un **bon service de bout en bout** est importante y compris en veillant à la **qualité et au prix des transports terminaux vers les stations**.

Les prix ne peuvent pas être significativement relevés pour assurer l'équilibre économique des trains.

Aujourd'hui, le **ratio recettes/dépenses des trains de nuit Savoie peut être estimé dans la moyenne des trains de nuit autour de 0,55**. C'est nettement mieux que le rapport R/D des TER dont la moyenne est d'environ 0,25 mais moins bien que la moyenne des Intercités de jour qui doit plutôt être d'environ 0,65 avec une grande dispersion.

Cette situation financière n'est pas supportable et pour le maintien d'une offre de nuit **il faut améliorer sensiblement le ratio recettes/dépenses**.

Est-ce possible ?

Nous avons la conviction que **c'est effectivement possible**. Celle-ci repose sur l'analyse approfondie de la **reconstitution des coûts de production du système « trains de nuit » et de leur optimisation reposant sur quatre axes principaux :**

- **L'optimisation des horaires pour garantir la meilleure utilisation possible des personnels roulants** (agents de conduite et d'accompagnement)
- **La rationalisation des opérations de manœuvres** en cours de route, lors des manœuvres à Chambéry de séparation ou de raccordement des tranches Paris-St Gervais et Paris Bourg-St-Maurice, des changements de bout de locomotives à Albertville et La Roche-sur-Foron et des manœuvres à St Gervais et Bourg-St-Maurice. Cette rationalisation passe par la participation aux manœuvres d'un des agents d'accompagnement afin d'éviter l'utilisation d'agents de manœuvres au sol pour le train de nuit uniquement.
- **La réutilisation du matériel de nuit et pour partie des personnels pour opérer des trains Intercités de jour à des coûts « marginaux » mais générateurs de recettes supplémentaires importantes**
- **L'augmentation du nombre de circulations avec les mêmes matériels moteurs et remorqués qu'aujourd'hui pour mieux amortir les charges fixes** de matériels roulants mais aussi des charges au sol.

Selon nos analyses le coût moyen du km-train optimisé devrait être voisin de 25€ sur la base d'une offre comportant environ 570 trains de nuit et 220 IC ECO de jour soit 790 trains au lieu de 440 actuels. Ce résultat est obtenu par une optimisation des coûts variable de circulation, mais aussi par une répartition des charges fixes sur un nombre plus grand de circulations.

Cette base d'offre optimiserait beaucoup mieux les recettes :

- Elle permettrait de **tirer parti de la totalité de la saison d'hiver** en offrant un train de nuit quotidien pendant les quatre mois de l'ouverture des stations de sport d'hiver,
- en conservant **comme aujourd'hui les trains de nuit quotidiens pendant les deux mois d'été de juillet et août**,
- en augmentant de trois à quatre, le nombre circulations hebdomadaires dans chaque sens, le reste de l'année pour permettre des week-ends allongés et éviter d' « enfermer » les matériels en fond de vallée entre le lundi matin et le vendredi soir,
- en faisant circuler **des Intercités Eco de jour** les week-ends de la saison d'hiver, lors des ponts et quotidiennement en été environ **110 jours par an dans chaque sens**
- en complément, les trains de nuit pourraient assurer un complément à la desserte TER, entre Chambéry, St Gervais et Bourg-St-Maurice, ce qui peut assurer un petit complément de recettes

Avec un taux de remplissage des trains de nuit voisins des taux actuels (environ 50%), et des IC Eco aux 2/3 on peut avec des prix moyens voisins des prix actuels et avec des prix d'appel compétitifs par rapport à l'autocar et au covoiturage espérer un chiffre d'affaires dépassant 16 M € par an.

Sur la base de 25€ par Km train en moyenne le coût du système serait de l'ordre de 16 millions d'€ par an

Les charges opérationnelles seraient couvertes par les recettes et la marge opérationnelle pourrait contribuer à la couverture des charges de capital qui sont réduites dans la situation actuelle où le matériel utilisé, locomotives et voitures sont largement amorties.

Le matériel actuel peut parfaitement être prolongé et faire l'objet d'une rénovation permettant d'envisager une utilisation pendant une quinzaine d'année au moins. Sur la base d'un parc nécessaire de 35 voitures et 4 locomotives, une rénovation complète pourrait s'élever à une trentaine de millions d'€ soit une charge annuelle d'amortissement de 2 millions d'euros. Il serait évidemment souhaitable de trouver le moyen de financer ces investissements et d'en assurer le portage financier. La participation de l'Etat et de la Région Rhône-Alpes-Auvergne est une piste à approfondir dans le cadre d'un contrat de service public.

4. Conclusion : maintenir et améliorer l'offre de nuit entre Paris et les Savoie est une exigence légitime et réaliste

Le train de nuit offre des avantages spécifiques par rapport à toutes les autres alternatives pour les trajets à longue distance entre Paris et la façade ouest vers les Savoie en permettant de partir le soir et d'arriver le matin.

Le train de nuit est globalement compétitif et le restera par rapport aux autres solutions de transport.

Il faut donc demander le **maintien d'un train de nuit offrant des couchettes de 1^{ère} et 2^{ème} classe mais aussi de places assises avec sièges inclinables** qui permettent d'offrir des prix très bas tout en offrant un confort correct.

Il faut demander le **maintien et le rétablissement des liaisons quotidiennes pendant toute la saison d'hiver, l'extension des circulations de fins de semaine pour mieux permettre les week-ends prolongés et la mise en place de train Intercités-éco de jour les week-ends et tous les jours pendant le plein été.**

Il faut aussi demander un moratoire d'au moins 12 à 18 mois des décisions de suppression annoncées, le temps de trouver les bonnes pistes d'amélioration du service et de préparer leur mise en œuvre.

L'appel à manifestation d'intérêt publié le 1^{er} avril pour un retour des offres le 31 mai n'est pas sérieux étant donné la complexité du sujet et l'incertitude sur l'utilisation du matériel actuel qui est une question clé pour la viabilité économique d'un projet quel qu'il soit et quel que soit l'opérateur.