

Vendredi 9 juillet 2021

Lettre ouverte aux gouvernements français et italien et à l'Union Européenne pour sauver le train de nuit Paris-Milan-Venise

à l'attention de :

Jean-Baptiste Djebbari, ministre français chargé des transports

Jean Castex, premier ministre français

Enrico Giovannini, ministre italien chargé des infrastructures et de la mobilité durable

Mario Draghi, président du conseil des ministres italien

Adina Vălean, commissaire européenne aux transports

 [Lien vers la version en anglais](#)

 [Lien vers la version en italien](#)

La compagnie ferroviaire Thello a annoncé que son train de nuit Paris-Milan-Venise, déjà suspendu depuis le printemps 2020 en raison de la crise sanitaire, ne reprendra pas son service. Alors que le gouvernement français communique sur la relance des trains de nuit, nous regrettons le manque de soutien à cette liaison essentielle et nous appelons les gouvernements français et italien et l'Union Européenne à agir.

Le 20 mai 2021, le premier ministre français Jean Castex a inauguré le retour du train de nuit Paris-Nice, en faisant le vœu « *que cette réouverture en appelle bien d'autres* ».

Un mois plus tard, la compagnie Thello (filiale de l'entreprise nationale italienne Trenitalia) annonce la suppression définitive de son train de nuit Paris-Milan-Venise. Cette ligne, véritable trait d'union entre la France et l'Italie, permettait de **voyager sans prendre l'avion et sans sacrifier des journées entières en train** (un trajet Paris-Venise en train de jour dure plus de 10 heures).

Ce train de nuit a été insuffisamment soutenu par la France. Il souffrait d'une **faible visibilité** : depuis la fin de la cogestion par la SNCF et Trenitalia, il n'était plus affiché sur les canaux de vente de la SNCF, ce qui compliquait l'achat de billets et limitait les possibilités de correspondance. Au guichet, aucune information n'était donnée sur l'existence même de ce train. Le voyageur se voyait même répondre au départ de Paris « *il n'y plus de train ce soir, il faut attendre demain* »... alors que le train de nuit attendait sur le quai. Sa circulation était très impactée par les **travaux**, qui ne sont pas coordonnés entre les réseaux français, suisse et italien, ce qui **retardait souvent l'ouverture des ventes**¹. Les **contrôles aux frontières** généraient des retards importants² car ils étaient réalisés lors d'un long arrêt en pleine nuit, au lieu de se faire au départ ou en roulant, comme sur les TGV.

Et pourtant, **ce train était très apprécié** à la fois par les familles et les groupes qui pouvaient voyager dans des compartiments couchettes à des prix accessibles (dès

1 https://www.lemonde.fr/economie/article/2012/12/06/thello-ouvre-une-nouvelle-ligne-ferroviaire-entre-paris-et-rome_1801379_3234.html

2 <https://www.lesechos.fr/2016/06/transdev-se-desengage-des-trains-franco-italiens-thello-225952>

29€ par personne), ainsi que par les voyageurs professionnels et les touristes plus aisés, qui pouvaient profiter de cabines privatives avec douches. Loin d'être un marché de niche, ce train de nuit transportait jusqu'à **300 000 voyageurs par an**, et affichait un taux de remplissage de plus de 85 %³.

À l'heure de l'**urgence climatique**, et alors que l'Union Européenne a déclaré **2021 « année européenne du rail »**, nous ne pouvons pas laisser disparaître ce train de nuit dans l'indifférence, renvoyant ainsi les voyageurs vers l'avion, qui est le mode de transport le plus polluant. La mobilisation des gouvernements français et italien et de l'Union Européenne est attendue **pour rétablir au plus vite cette ligne essentielle**. La compagnie nationale Trenitalia a annoncé reprendre une partie des liaisons de jour abandonnées par Thello, et rien n'empêcherait de reprendre aussi l'exploitation du train de nuit, par exemple en coopération entre SNCF et Trenitalia. L'action des pouvoirs publics est nécessaire aussi pour soutenir le développement d'autres liaisons au départ de la France, et pas uniquement depuis Paris.

À noter, Paris-Milan-Venise fait partie des **corridors étudiés par l'État français** pour y développer les trains de nuit d'ici 2030. [Un rapport du gouvernement sur le sujet, publié en mai 2021](#), envisage même un **dédoublément** du train pour optimiser la desserte de Milan et Turin.

La start-up française « Midnight Trains » a également annoncé un potentiel train de nuit entre Paris et l'Italie ou l'Espagne. Mais ce train serait un train « haut de gamme », qui ne couvrirait donc pas tous les besoins, et il n'arriverait pas avant 2024, alors que le train de nuit Paris-Venise, dont le matériel est déjà disponible et offre des niveaux de confort accessibles à tous, pourrait être remis sur les rails dès maintenant.

Signataires :

- Collectif français « [Oui au train de nuit](#) »
- [ASSOUTENTI-UTP](#), Association nationale italienne des usagers des services publics
- Collectif européen « [Back-on-Track](#) »
- Association « [Back-on-Track Belgium](#) »
- Association « [European Rail Campaign \(UK\)](#) »

Contact presse ou pour cosigner l'appel :

outdn-contact@framalistes.org

+33 6 68 75 26 37

3 Chiffres de l'année 2012 : <https://www.lechotouristique.com/article/thello-lance-un-paris-rome-et-vise-500-000-passagers-en-2013,53572>