



Amendment proposals to Connecting Europe Facility

English version

In 2021, the EU published a **10-point action plan for night trains and cross-border trains**. Today, most of the actions remain **unfinanced** and the EU has not yet successfully **established a really viable economic model** for night trains.

The Connecting Europe Facility (CEF) aims to promote international rail travel. Night trains are a practical and in-demand mobility option for **optimising usable travel time**, and are faster and less expensive to implement than HSR for journeys of 1,000 km and beyond. The CEF should therefore **include night trains in its funding targets**.

Here are some **draft amendments** for this purpose. We stand ready to refine them with parliamentarians and promote them in a **cross-party** manner.

Index

- 1) Priority amendment: co-finance rolling stock for night trains 2
 - Other possible wording for this amendment... 4
- 2) Amendment: co-fund Tracks Access Charges for night trains 5
- 3) Amendment: co-finance maintenance workshops for night trains 6
- 4) Ambitious and low-priority amendment : co-finance the operating costs of night trains 8
 - Even more ambitious wording 9
- 5) Secondary amendment: mesh the rail network 10

French version

En 2021, l'UE a publié un **plan d'action pour les trains de nuit et trains transfrontaliers** en 10 actions. Aujourd'hui, la plupart des actions restent encore **non financées** et l'UE n'a pas encore réussi à **asseoir un modèle économique** vraiment viable pour les trains de nuit.

Le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) a pour objectif de favoriser le rail international. Les trains de nuit sont une **mobilité pratique** et demandée pour **optimiser le temps utile** dans les transports, **plus rapide et moins onéreuse à mettre en place que la Grande Vitesse** pour les trajets de 1000km et au-delà. Le MIE gagnera donc à **inclure le train de nuit dans ses cibles de financement**.

Voici quelques **ébauches d'amendements** pour cela. Nous restons à disposition des parlementaires pour les affiner et pour les promouvoir de manière **transpartisane**.

Index

- 1) Amendement prioritaire : cofinancer le matériel roulant des trains de nuit
 - Autre formulation possible pour cet amendement
- 2) Amendement : des péages d'infrastructure adaptés aux trains de nuit
- 3) Amendement : cofinancer les ateliers de maintenance pour les trains de nuit
- 4) Amendement ambitieux et non prioritaire : cofinancer les coûts d'exploitation des trains de nuit
 - Formulation encore plus ambitieuse
- 5) Amendement secondaire : mailler le réseau ferré

1) Priority amendment: co-finance rolling stock for night trains

Proposal for a regulation

After the last sentence of point (2), add: "In its Action Plan to boost long-distance and cross-border passenger rail transport of 14 December 2021, the European Commission proposes to take action to finance rolling stock. To achieve this, the CEF finance rolling stock, particularly for night trains, as there is a significant shortage in this market segment."

Explanatory memorandum

The EU announced an action plan for night trains and cross-border long-distance trains on 14 December 2021. This plan foresees the financing of rolling stock. Unfortunately, to date, **the budget line for night trains has remained nearly empty. It is time to address this shortcoming for 2028.**

Night trains can **travel further than day trains, covering distances of over 1,000 km.** They are mentioned in the CEF Regulation and can effectively improve connectivity across the continent. They are particularly well suited to meet the connectivity objectives of **peripheral regions and territories.** By being adapted to run on the historic rail network, they make it possible to **diversify the number of origins and destinations,** so that **not to serve only the main corridors.**

Dual civil and military use and disaster resilience are also arguments in favour of night trains, which have been standardised for use throughout Europe since the 20th century. They run on the **conventional network, which is better meshed** and therefore less vulnerable in the event of a cut in the infrastructure at one point. For example, a night train such as the European Sleeper Brussels-Berlin-Prague already uses up to **250 route variations** when the main infrastructure is interrupted for works. Distances of more than 2.000 km are already covered, for example by the Trenitalia charter night trains between southern Italy and western France. Night coaches allow for mixed freight and

1) Amendement prioritaire : cofinancer le matériel roulant des trains de nuit

Proposition de règlement

Après la dernière phrase du point (2) ajouter : « Dans son Plan d'action pour promouvoir le transport ferroviaire de voyageurs longue distance et transfrontière du 14 déc. 2021, la Commission Européenne se propose d'agir pour financer le matériel roulant. Pour réaliser cette action, le **MIE finance le matériel roulant, tout particulièrement pour les trains de nuit,** puisqu'une pénurie importante se fait sentir sur ce segment de marché. »

Exposé des motifs

L'UE a annoncé un plan d'action pour les trains de nuit et trains longue distance transfrontaliers le 14 décembre 2021. Ce plan prévoit le financement du matériel roulant. Malheureusement, pour l'instant **la ligne budgétaire correspondante aux trains de nuit est restée pratiquement vide. Il est temps de combler ce manque pour 2028.**

Les trains de nuit permettent de **circuler plus loin que les trains de jour, au-delà de 1000km.** Ils sont cités dans le règlement MIE et peuvent effectivement améliorer la connectivité à l'échelle du continent. Ils remplissent particulièrement bien les objectifs de **connectivité des régions et des territoires périphériques.** En étant adaptés pour circuler sur le réseau ferré historique, ils permettent en effet de **diversifier le nombre d'Origines-Destinations,** pour **ne pas desservir uniquement les corridors principaux.**

Le **double usage** civil et militaire et la **résilience aux catastrophes** plaident aussi pour les voitures de trains de nuit qui dès le 20ème siècle ont été standardisées pour circuler dans toute l'Europe. Elles circulent **sur le réseau conventionnel, mieux maillé,** donc moins fragile en cas de coupure de l'infrastructure en un point. Ainsi un train de nuit comme le Bruxelles-Berlin-Prague d'European Sleeper utilise d'ores et déjà jusqu'à **250 variantes d'itinéraire** lorsque l'infrastructure principale est interrompue pour travaux. Des distances de plus de 2000 km sont déjà parcourues, par exemple par les trains de nuit charter Trenitalia entre

passenger trains, which can be useful for dual use : ÖBB and RDC, for example, operate car-sleeper trains. In practice, the dual civil and military use of night trains has declined in recent decades due to a shortage of night-time rolling stock.

In fact, the EU has only 1.500 aging night trains cars, which is low compared to the 2.000 cars available in Ukraine alone. It should be noted that many **European heads of state travelled to Ukraine by night train to Kiev**. [*Russia, for its part, has 7.000 night train cars, enabling it to make massive journeys across Eurasia. For example, until 2020, it operated both a Paris-Moscow and a Moscow-Beijing route.*] To fully deploy this virtuous mobility, **Europe needs 10.000 night carriages to relaunch 300 night train lines**.

Such a project of European interest could lead to standardization for circulation throughout Europe. This could help **launch a European rail Airbus to kick-start cooperation between European manufacturers**, at a time when they are facing competition from Chinese manufacturer **CRRC. China is entering the European market with rolling stock that is significantly cheaper and faster to produce** thanks to large-scale production and strategic subsidies. Our fragmented rail industry is struggling to meet current demand: delivery delays of several years are commonplace.

Furthermore, concentrating budgets exclusively on high-speed rail is very expensive, lengthens delays : the European Commission has highlighted (pages 43-48 of the CEF) **the lack of budget and the slower-than-expected implementation of the high-speed network**. Building the equipment to launch **300 night train lines costs 10 to 20 times less**. It is also **quicker to achieve**. The two modes of transport (night trains and high-speed rail) should not be pitted against each other, and to this end, funding must be balanced so as not to stifle one mode of transport in favor of another, which would undermine the **balance of competition between modes of transport**.

For the moment, the EU has not yet developed an **economic model** for international night trains. One of the main costs of night trains is **rolling stock, which accounts for 45% of total costs**, according to a 2024 German government

le Sud de l'Italie et l'Ouest de la France. Les voitures de nuit permettent des trains mixtes fret-voyageurs, ce qui peut être utile pour le double usage : ÖBB et RDC opèrent par exemple des trains-auto-couchettes. Dans la pratique, le double-usage civil et militaire des trains de nuit n'a régressé que récemment dans les dernières décennies pour cause de pénurie de matériel de nuit.

En effet l'UE ne dispose que de 1500 voitures de nuit vieillissantes, ce qui est faible, comparé aux 2000 voitures dont dispose l'Ukraine à elle seule. A noter : de nombreux **chefs d'État européens ont voyagé en Ukraine en train de nuit jusqu'à Kiev**. [*De son côté la Russie déploie 7000 voitures de nuit, ce qui lui permet des déplacements massifs sur toute l'Eurasie. Par exemple, jusqu'en 2020, elle opérait aussi bien un Paris-Moscou qu'un Moscou-Pékin.*] Pour déployer pleinement cette mobilité vertueuse, l'Europe a **besoin de 10 000 voitures de nuit pour relancer 300 lignes de trains de nuit**.

Un tel projet d'intérêt européen peut donner lieu à une standardisation pour circuler dans toute l'Europe. Cela peut contribuer à lancer un **Airbus européen du rail** pour lancer une **coopération des constructeurs européens**, au moment où ils sont rattrapés par la compétition avec le constructeur chinois CRRC. **En effet, la Chine arrive en Europe avec du matériel roulant nettement moins cher et plus rapide** à produire grâce à une production à grande échelle et à des subventions stratégiques. Notre industrie ferroviaire fragmentée peine à répondre à la demande actuelle : les retards de livraison de plusieurs années sont monnaie courante.

Par ailleurs, concentrer les budgets exclusivement au profit de la Grande Vitesse coûte très cher, rallonge les délais : la Commission Européenne a rappelé (pages 43-48 du CEF) le **manque de budget et la mise en œuvre plus lente** que prévue du réseau à Grande Vitesse. Construire le matériel pour lancer **300 lignes de trains de nuit coûte 10 à 20 fois moins cher**. C'est aussi **plus rapide à réaliser**. Les deux mobilités (trains de nuit et Grande Vitesse) ne sont pas à opposer, et, pour ce faire, les financements sont à équilibrer, afin de ne pas asphyxier une mobilité au profit d'une autre, ce qui irait à l'encontre de **l'équilibre dans la compétition entre les mobilités**.

Pour l'instant l'UE n'a pas encore construit de **modèle économique** pour les trains de nuit internationaux. L'un des principaux coûts des trains de

study. **Specific aid for rolling stock is therefore key to developing the economic model.**

As a reminder, in intermodal competition, **all modes of transport receive support**: one of the main costs of aviation is fuel, which has historically led public authorities to offer tax breaks on kerosene and, more recently, subsidies for sustainable aviation fuels (SAFs). For high-speed rail, the main cost is infrastructure, and the EU wants to support this mode of transport to the tune of €500 billion. For night trains, the main cost is rolling stock, and this is where it needs support from Europe. This form of mobility is in high demand among European citizens. This mobility is widely demanded by European citizens. To promote plurality in mobility and avoid suffocating one mobility option in favor of another, **EU needs to consider rolling stock for night trains as infrastructure to be financed through the EIF.**

The European Commission points out that *“The CEF’s actions should be used to **address market failures** or sub-optimal investment situations, in a proportionate manner, without duplicating or crowding out private financing”*. The night train start-up Midnight Trains, selected as one of the EU’s pilot projects, gave up, complaining that there was a lack of public support to acquire rolling stock that it would have largely co-financed with private funds. Similarly, European Sleeper does not have funds to purchase new rolling stock. EU co-financing is therefore particularly welcome as a lever for **building the economic model** and attracting the necessary funding for night trains.

Other possible wording for this amendment

Art. 3, 2. a) i), add after the last sentence of point (2) “In this respect, rolling stock for night trains will be eligible.”

nuit réside dans **le matériel roulant, qui correspond à 45 % des coûts totaux**, d’après une étude du gouvernement allemand de 2024. **Une aide spécifique sur le matériel est donc le point clé pour construire le modèle économique.**

Pour rappel, dans la concurrence intermodale, **chaque mobilité est aidée** : un des principaux coûts de l’aviation est le carburant, ce qui historiquement a amené les pouvoirs publics à offrir des niches fiscales sur le kérosène et récemment des subventions pour les SAF. Pour la Grande Vitesse, le principal coût est l’infrastructure, et l’UE souhaite aider cette mobilité à hauteur de 500 Milliards d’euros. Pour les trains de nuit le principal coût est le matériel roulant, et c’est là qu’il a besoin de soutien de l’Europe. Cette mobilité est fortement demandée par les citoyens européens. Pour agir pour la pluralité des mobilités, et ne pas asphyxier une mobilité au profit d’une autre, **l’UE gagnera à considérer le matériel roulant pour les trains de nuit comme une infrastructure à financer via le MIE.**

La Commission Européenne rappelle que *“les actions du MIE devraient être utilisées, de manière proportionnée, pour **remédier aux défaillances des marchés** ou à l’inadéquation de ceux-ci en matière d’investissements, sans causer d’éviction du financement privé.”* La start-up des trains de nuit Midnight Trains, sélectionnée parmi les projets pilotes par l’UE, a jeté l’éponge en dénonçant que le soutien public a manqué pour acquérir du matériel roulant qu’elle aurait pourtant largement cofinancé sur fonds privés. De la même façon European Sleeper ne dispose pas de financements pour acquérir du matériel neuf. Les cofinancements de l’UE sont donc particulièrement attendus, comme levier pour **construire le modèle économique** et attirer les financements nécessaires vers les trains de nuit.

Autres formulations possibles pour cet amendement

Art. 3, 2. a) i), ajouter après la dernière phrase du point (2) "A ce titre, le matériel roulant pour les trains de nuit sera éligible."

2) Amendment: co-fund Tracks Access Charges for night trains

Insert in the Explanatory Memorandum, after “rail freight” : “The CEF contributes to financing Track Access Charges for fragile market segments, in particular for night trains.”

Explanatory memorandum

High-speed rail is relevant for journeys of 300 to 1,000 km. Night trains are in high demand in Europe for longer journeys: they complement the service for **journeys of more than 1,000 km**. Distances greater than 1,500 km are accessible, since the comfort of night trains often allows the journey to be extended into the following day. The distance can also be extended as soon as night trains are **allowed to use the high-speed network**, at least during certain time slots (evenings and mornings).

In May 2025, the EU published guidelines on Track Access Charges (TACs). Each member state has now to implement it. Night trains must be treated as **a separate traffic segment**, thus be **exempted from TACs exceeding direct cost and get priority in slot allocations**.

However even so, cumulative TACs over such long distances end up being expensive. Furthermore, the EU and some Member States prefer night trains to be operated without operating subsidies. This encourages to build the business model by providing support to rebalance the sector in other ways, for example through TACs financing. Similarly, freight transport is widely supported in several countries, such as France, through TACs subsidies. Germany, for its part, subsidizes TACs for both long-distance passenger and freight trains.

In its Position Paper of May 5, 2025, the Community of European Rail Organizations (CER) call for an action plan to adjust TACs. In the past, the EU has allocated billions of euros to build cross-border high-speed lines... which have remained underused (e.g., Figueres-Perpignan, with only four passenger trains per day). Subsidized TACs for night trains will increase the use of the rail network, which is all the more relevant given that night trains

2) Amendement : co-financer les péages d'infrastructure pour les trains de nuit

Insérer dans l'Exposé des motifs, après "fret ferroviaire." : “Le MIE contribue à financer les péages ferroviaires pour les segments de marché en difficulté, en particulier pour les trains de nuit.”

Exposé des motifs

La Grande Vitesse est pertinente sur les trajets de 300 à 1000km. Les trains de nuit sont fortement demandés en Europe pour des trajets plus longs : ils complètent avantageusement l'offre pour des **trajets de plus de 1000 km**. Des distances supérieures à 1500 km sont accessibles, puisque le confort des trains de nuit permet bien souvent aussi de prolonger le trajet sur la journée suivante. La distance parcourue peut être rallongée aussi, dès lors **que les trains de nuit pourront utiliser le réseau à Grande Vitesse**, au moins sur certains créneaux horaires (en soirées et matinées).

En mai 2025, l'UE a publié les lignes directrices sur les péages ferroviaires. Chaque État membre doit désormais les mettre en œuvre. Les trains de nuit sont à considérer comme un **segment de trafic séparé**, et sont donc **exemptés des péages excédant les coûts directs** et bénéficient d'une **priorité dans l'attribution des créneaux horaires**.

Pour autant et même ainsi, les péages cumulés sur des distances aussi longues s'avèrent coûteux. Par ailleurs l'UE et certains États membres préfèrent que les trains de nuit soient autant que possible opérés sans subvention d'exploitation. Cela encourage à construire leur modèle économique en apportant les aides nécessaires à l'équilibre du secteur, sous d'autres formes, par exemple via le financement des péages. De la même manière le fret est largement soutenu dans plusieurs pays, par exemple la France, via le subventionnement des péages. De son côté l'Allemagne subventionne les péages pour les trains longue distance voyageur comme fret.

La Communauté Européenne du Rail (CER) dans son plaidoyer du 5 mai 2025 appelle à un plan d'action pour ajuster les péages. Par le passé, l'UE a alloué des milliards d'euros pour construire des Lignes à Grande Vitesse transfrontalières... qui sont restées sous-utilisées (par exemple Figueres-Perpignan, avec seulement 4 trains voyageurs par jour). Les péages subventionnés pour les trains de nuit permettront d'augmenter

run partly at off-peak times, particularly in the evening, when the rail network is less heavily used. Note also that, in the morning, night trains enter major cities at a time when high-speed trains are mainly running in the opposite direction. Ultimately, **night trains are generally off-peak trains**, at least in the long-distance passenger traffic. They optimize and complement the use of the rail network and high-speed lines. This helps to avoid underuse of the high-speed network, which is largely financed by public funds.

Funding TACs is funding infrastructure. In that sense, CEF can also **co-finance Infrastructure Managers to optimise the organisation of construction works** with the aim of **maximising track availability 365 days** a year, particularly **during nighttime hours**, for both freight and night trains.

CER Position Paper, 2025 5th of May : *“the Action Plan could **explore the possibility of targeted adjustments to TACs** as a way to foster network usage and limit the risk of underutilization” ; “Today, rail transport faces an unfair disadvantage compared to less climate-friendly modes due to imbalanced intermodal framework conditions. Overcoming this requires political action to ensure railway undertakings can expand services in an economically viable way. **One major issue is infrastructure costs**—while rail passengers contribute to funding tracks through ticket prices, road transport often remains free despite its higher environmental impact.”*

3) Amendment: co-finance maintenance workshops for night trains

Insert in the Explanatory memorandum, after “rail freight”: “The CEF contributes to financing maintenance workshops for night trains.”

Explanatory memorandum

Night trains require few new infrastructure compared to high-speed trains. It is therefore important— for the sake of fairness between long-distance commutes — to ensure that infrastructure for night trains is also co-financed by the CEF.

Furthermore, the EU would benefit from **not focusing solely on high-speed rail** for long distances in Europe: high-speed trains cannot efficiently travel **beyond 1,000 km**, nor serve **less densely populated regions**. It does not allow passengers to **arrive early in**

l’utilisation du réseau ferré, avec d’autant plus de pertinence que les trains de nuit roulent pour partie en **horaires décalés par rapport aux pointes**, en particulier en soirée, lorsque le réseau ferré est moins densément utilisé. Notons aussi que le matin, les trains de nuit entrent dans les grandes métropoles à l’heure où les TGV circulent surtout dans le sens sortant. Au final, **les trains de nuit sont globalement des trains de contre-pointe**, au moins dans le cadre du trafic longue-distance voyageur. Ils optimisent et complètent l’utilisation du réseau ferré et des LGV. Cela participe à éviter la sous-utilisation du réseau à grande vitesse, largement financé sur fonds publics.

Financer les péages, c’est financer l’infrastructure. En ce sens, le MIE pourrait également **cofinancer les Gestionnaires d’Infrastructure** pour **optimiser l’organisation des chantiers** dans l’objectif de **maximiser la disponibilité des voies 365 jours par an**, en particulier **sur les plages nocturnes**, tant pour le fret que pour les trains de nuit.

3) Amendement : cofinancer les ateliers de maintenance pour les trains de nuit

Insérer dans l’Exposé des motifs, après "fret ferroviaire." : "Le MIE contribue à financer les ateliers de maintenance pour les trains de nuit. »

Exposé des motifs

Les trains de nuit ont besoin de peu de nouvelles infrastructures, comparé à la Grande Vitesse. Il convient donc – par soucis d’équité entre les mobilités longue distances – de veiller à ce que les infrastructures pour les trains de nuit soient elles aussi cofinancées par le MIE.

Par ailleurs l’UE gagnera à **ne pas focaliser uniquement sur la Grande Vitesse** pour les longues distances en Europe : le TGV ne permet pas d’aller efficacement **au-delà de 1000km**, ni de desservir les **régions moins densément peuplées**. Il ne permet pas

the morning after a 1,000 km journey, which night trains do and which is essential to be a viable alternative to air travel. Over such distances, **both night and day services are necessary, and only together do they constitute an alternative to air travel** across all time slots throughout the day. These two modes of transport are complementary and both have to be fund together.

Access to maintenance workshops and train preparation facilities is a significant and often overlooked barrier to entry when launching new rail activities. Night train services are particularly affected: night trains offer the advantage of being able to operate across the whole conventional network, thus offering a **wide variety of potential origins and destinations**. However, in order to deploy a well-distributed service across the entire territory, maintenance workshops are also needed throughout Europe. Yet the trend towards trainsets, particularly in certain Western European countries, has reduced the number of maintenance workshops for push-pull trains. **Push-pull trains** have many advantages, particularly for crossing borders and reducing costs. They are already making a comeback in some countries, and operators such as DB, ÖBB and Flixbus have ordered push-pull trains.

CEF will benefit from facilitating the return of night trains and day trains in push-pull formations, which will connect a wide variety of European routes, broadly complementary to the TEN-T corridors. CEFs can contribute by **co-financing the creation or modernization of maintenance workshops** specifically for night train operations.

For example, France wants to relaunch night trains but has only one maintenance workshop for this purpose. This “Paris-Masséna” workshop only allows night trains to be relaunched from Paris and to the south. Moreover, it is already close to saturation point. There are no workshops or even platforms available to prepare night trains departing from France to northern and central Europe. This shortcoming has weighed heavily to the dismantling of the **Paris-Berlin and Paris-Vienna night trains, which could not be fully deployed**, either on a daily basis or split into two single-branch trains. Similarly, the start-up European Sleeper is forced to prepare its night trains in uncomfortable conditions. The lack of workshops limits the deployment of the network to 10 night train lines announced in 2022 by France. However, this network would enable international connections to Spain, Italy, Switzerland, and the German and Luxembourg borders. It should be supported by the EU for cross-border mobility.

[Through the railway packages, the EU has promoted the spread of new operators in each Member State. This

d’arriver en début de matinée après un voyage de 1000km, ce que permet le train de nuit et ce qui est indispensable pour constituer une alternative à l’aviation. Sur de telles distances, **les deux offres nocturnes et diurnes sont nécessaires et c’est seulement ensemble qu’elles constituent une alternative à l’avion**, sur l’ensemble des plages horaires de la journée. Complémentaires, ces mobilités sont toutes les deux à financer.

L’accès aux ateliers de maintenance et aux équipements de préparation des trains est une barrière d’entrée importante et souvent méconnue pour lancer de nouvelles activités ferroviaire. L’activité train de nuit est particulièrement impactée : les trains de nuit offrent l’avantage de pouvoir se déployer sur l’ensemble du réseau classique donc d’offrir une **grande diversité d’Origines-Destinations** potentielles. Mais pour déployer une offre bien répartie sur l’ensemble du territoire, il y a besoin d’ateliers de maintenance eux aussi répartis sur le territoire européen. Or la mode des rames indéformables, implémentée en particulier dans certains pays d’Europe de l’Ouest, a réduit le nombre d’ateliers de maintenance pour les voitures tractées-poussées. Pourtant les **trains tractés-poussés** possèdent de nombreux avantages, en particulier pour traverser les frontières et pour réduire les coûts. Ils reviennent déjà dans certains pays, et des opérateurs comme DB, ÖBB et Flixbus ont commandé des **trains tractés-poussés**.

Le MIE gagnera à faciliter le retour des trains de nuit et des trains de jour en rames tractées-poussées, ce qui permettra de connecter une large diversité de liaisons européennes, de manière large et complémentaire aux corridors RTE-T. Le MIE contribuera en cofinçant la **création ou la modernisation d’ateliers de maintenance** spécialement pour l’activité trains de nuit.

Par exemple la France souhaite relancer les trains de nuit mais ne dispose que d’un unique technicentre pour cela. Ce technicentre « Paris-Masséna » ne permet de relancer des trains de nuit que depuis Paris et que vers le Sud. Et il est déjà proche de la saturation. Aucun atelier, ni même de quais pour la préparation des trains de nuit n’est disponible pour des trains de nuit au départ de la France en direction de l’Europe du Nord et du Centre. Ce manque a pesé et a contribué au démantèlement fin 2025 des trains de nuit **Paris-Berlin et Paris-Vienne qui ne pouvaient pas se déployer pleinement**, ni en régime quotidien, ni se doubler en deux trains monobranches. De la même façon, la start-up European Sleeper se voit contrainte de préparer ses trains de nuit dans des conditions peu confortables. Le manque d’ateliers de maintenance et de préparation des trains limite le déploiement du réseau à 10 lignes de trains de nuit annoncé en 2022 par la France. Or ce réseau permettrait des connexions internationales vers l’Espagne, l’Italie, la Suisse, et vers les

also leads to **fragmentation of equipment and maintenance workshops**. This results in even more additional costs because, in order to be efficient, workshops need to be located as close as possible to the central stations of large cities, where land is particularly scarce and expensive. The EU should **compensate for the additional costs incurred by the need to increase the number of workshops**, in order to prevent railway packages from being perceived as an obstacle to the smooth functioning and productivity of the railway sector.]

4) Ambitious and low-priority amendment : co-finance the operating costs of night trains

Insert in the Explanatory memorandum, after “rail freight”: “The CEF co-finance operation of night trains.”

Explanatory memorandum

Some night train operators have a **self-financing rate of 80% or 85%**, which is high given the fiscal imbalance in intermodal competition and the lack of monetization of positive externalities. As a reminder, conventional-speed public transport generally has self-financing rates of less than 50%. Night trains are therefore not far off reaching the level of self-financing that will enable them to attract the investment needed for their revival.

The EU has failed to reduce tax breaks on aviation fuel, which maintains a **hidden subsidy of €30 to €40 per airline ticket**. This tax break distorts the market and is causing night trains to disappear.

After establishing new rail infrastructure, that alone does not guarantee that trains will run on the line, if the business case (temporary) seems unfavorable for “Open Access”.

The routes should then after the rulebook be tendered by national authorities as PSO. To

frontières Allemandes et Luxembourgeoises. Il est à soutenir par l’UE pour la mobilité transfrontalière.

[Au travers les paquets ferroviaire, l’UE a promu la multiplication des opérateurs indépendants dans chaque État membres. Cela induit aussi une **fragmentation des équipements et des ateliers de maintenance**. Cela induit d’autant plus de surcoûts supplémentaires que, pour être efficaces, les ateliers gagnent à être situés au plus proche des gares centrales des grandes métropoles, là où le foncier est particulièrement rare et onéreux. Il convient que l’UE **compense les surcoûts engendrés par le besoin de la multiplier les ateliers**, afin d’éviter que les paquets ferroviaires soient perçus comme un frein au bon fonctionnement et à la productivité du secteur ferroviaire.]

4) Amendement ambitieux et non prioritaire : cofinancer les coûts d’exploitation des trains de nuit

Insérer dans l’Exposé des motifs, après "fret ferroviaire." : "Le MIE cofinance l’exploitation des trains de nuit."

Exposé des motifs

Certains opérateurs de trains de nuit montrent un **taux d’autofinancement de 80% ou 85%**, ce qui est un taux élevé, compte tenu du déséquilibre fiscal dans la concurrence intermodale et du manque de monétarisation des externalités positives. Pour rappel, les transports en commun à vitesse classique s’autofinancent généralement à des niveaux inférieurs à 50%. Il manque donc peu pour que les trains de nuit atteignent le niveau d’autofinancement qui les rendront capables d’attirer l’investissement nécessaire à leur relance.

L’UE n’a pas réussi à réduire les niches fiscales sur le carburant aérien, ce qui maintient une **subvention cachée de 30€ à 40€ par billet d’avion**. Cette niche fiscale déséquilibre le marché et fait disparaître l’offre en trains de nuit.

La mise en place d'une nouvelle infrastructure ferroviaire ne garantit pas à elle seule que des trains circuleront sur la ligne, si l'analyse de rentabilité (temporaire) semble défavorable aux « services librement organisés » (Open Access).

Les itinéraires devraient alors, conformément au règlement, faire l'objet d'un appel d'offres lancé par les autorités nationales en tant que service public (PSO).

stimulate establishment of night train routes that cannot be established under Open Access conditions and need the cooperation of more than one national authority on PSOs, the EU should allocate the means from its budget to support member states with 50% of the subsidies needed as a temporary arrangement. However, the minimum standards that these operators shall meet, will be specified in the tendering; concerning stops, number of days running and service standards for the train.

To level the playing field, temporary aid for night trains should be granted at a comparable level, in the order of €30 per passenger split between national authorities and the EU. Such temporary aid will greatly boost night train services at a relatively moderate cost, approximately €300 million for 10 million passengers per year. Such a night network would generate economies of scale and synergies that would significantly reduce the need for subsidies among the most economic routes, and subsidies can after some years be diverted to regions with more need.

This funding meets the criteria set out on page 1: "*CEF addresses market failures*" in that it rebalances competition. It also meets the objectives listed on page 4: "*the CEF should focus on supporting (i) projects with a cross border dimension*" and "**attract private investments in the EU, creating significant leverage effect**". Thanks to this co-financing, operators will be able to achieve economic equilibrium and thus mobilize the necessary funding. It also fulfills the objective on pages 7: "*CEF funding is consistently deemed indispensable, enabling crucial transport projects that would otherwise face significant delays, reduced scope, or not be carried out at all due to insufficient national or private funding.*" Without this decisive aid, the revival of night trains is in danger, even though it is currently surviving on a knife edge.

Even more ambitious wording

Art. 3, 2. a) i), add after the last sentence of point (2) "As such, co-financing for the operation of night trains is eligible."

Afin de stimuler la mise en place de lignes de trains de nuit qui ne peuvent être établies dans des conditions d'accès libre et qui nécessitent la coopération de plusieurs autorités nationales en matière d'OSP, l'UE devrait allouer des fonds provenant de son budget pour soutenir les États membres à hauteur de 50 % des subventions nécessaires, à titre temporaire. Les normes minimales que ces opérateurs devront respecter seront toutefois précisées dans l'appel d'offres, notamment en ce qui concerne les arrêts, le nombre de jours de circulation et les niveaux de service.

Pour équilibrer la concurrence, une aide temporaire aux trains de nuit gagnera à être accordée, d'un niveau comparable, de l'ordre de 30 € par voyageur. Une telle aide temporaire permettra de fortement relancer le service des trains de nuit, pour un coût relativement modéré, environ 300 million d'euros pour 10 millions de passagers par an. Dans les faits, un tel réseau de nuit dégagera des économies d'échelle et des synergies qui réduiraient considérablement le besoin de subventions pour les liaisons les plus rentables, et les subventions pourraient, après quelques années, être réaffectées aux régions qui en ont davantage besoin.

Ce financement répond aux cadre posé en page 1 : « *le MIE remédie aux défaillances du marché* », en ce sens qu'il rééquilibre la concurrence. Il correspond aussi au objectifs listés page 4 « *le MIE devrait se concentrer sur le soutien i) aux projets ayant une dimension transfrontière* » et page 5 « **attirer les investissements privés dans l'Union, créant ainsi un effet de levier important.** » Grâce à ce cofinancement, les opérateurs pourront atteindre l'équilibre économique et donc mobiliser les financements nécessaires. Il remplit également l'objectif page 7-8 : « *Le financement du MIE est systématiquement considéré comme indispensable, permettant la réalisation de projets de transport cruciaux qui, autrement, subiraient des retards importants, verraient leur portée réduite ou ne seraient pas réalisés du tout en raison d'un financement national ou privé insuffisant.* » Sans cette aide décisive, la relance des trains de nuit risque en effet d'échouer, alors qu'elle se situe actuellement juste au seuil de flottaison.

Formulation encore plus ambitieuse

Art. 3, 2. a) i), ajouter après la dernière phrase du point (2) "A ce titre, le cofinancement pour l'exploitation des trains de nuit est éligible."

5) Secondary amendment: mesh the rail network

Art. 3, 2. a) i), after (3) add a point “(4) actions to improve the existing rail network in order to mesh the railways and increase resilience to shocks.”

Explanatory memorandum

The mesh network can provide **alternative routes** so that freight trains, night trains and dual-use civil and military trains can reach their destination in the event of an interruption on a main corridor. For example, the European Sleeper night train between Brussels, Berlin, and Prague already uses up to **250 alternative routes** when the main infrastructure is out of service due to works.

Mesh infrastructure is therefore in line with the CEF proposal, which states on page 1 that “*it is essential to ensure that investments under the CEF are risk-informed and disaster resilient*”. The high-speed network, as implemented in France and Spain, is not tightly woven, making it highly vulnerable to geopolitical risks and environmental disasters.

Increasing rail connectivity by improving existing rail networks will **enhance disaster resilience and dual use**. The CEF would benefit from financing improvements to the **conventional network**, which suffers from underinvestment in many countries, including Germany, France, Spain, etc. Note that **military mobility is not narrowed down to the core TEN-T network precisely to guarantee alternative routes on the ground of resilience**.

Furthermore, the EC highlighted (pages 41-45 of the CEF) the **lack of budget and the slower than expected implementation** of the high-speed network. Modernizing, improving, or electrifying existing infrastructure costs significantly less than building new infrastructure. Another benefit is that it avoids further land development and the resulting loss of biodiversity. Ultimately, many underused or abandoned infrastructure will benefit from being eligible for CEF funding, especially if they help to mesh cross-border routes.

5) Amendement secondaire : mailler le réseau ferré

Art. 3, 2. a) i), après (3) ajouter un point “(4) des actions pour améliorer le réseau ferroviaire existant en vue d’optimiser son maillage et accroître la résilience aux chocs.”

Exposé des motifs

Le réseau maillé peut permettre de **disposer d’itinéraires bis** pour que les trains de fret, les trains de nuit (et les trains à double usage civil et militaire) puissent atteindre leur destination en cas d’interruption sur un corridor principal. Ainsi le train de nuit European Sleeper Bruxelles-Berlin-Prague utilise d’ores et déjà jusqu’à **250 variantes itinéraires** lorsque l’infrastructure principale est hors service pour cause de travaux.

Mailler l’infrastructure œuvre donc dans le sens de la proposition MIE qui rappelle en page 1 que “*il est essentiel de veiller à ce que les investissements réalisés dans le cadre du MIE tiennent compte des risques et soient résilients aux catastrophes*.” Le réseau à Grande Vitesse, comme il est pratiqué en France ou en Espagne est généralement peu maillé, donc très fragile au niveau des risques géopolitiques et catastrophes environnementales.

Augmenter le maillage du ferroviaire, via l’amélioration de l’ensemble des réseaux ferrés va dans le sens de la **résilience aux catastrophes et du double usage**. Le CEF gagnera à financer l’amélioration du **réseau conventionnel**, qui souffre de sous-investissement dans de nombreux pays, y compris en Allemagne, en France, en Espagne, etc. Il convient de noter que la mobilité militaire n’est pas limitée au réseau central RTE-T, précisément afin de garantir des itinéraires alternatifs pour des raisons de résilience.

Par ailleurs, la Commission Européenne a rappelé (pages 43-48 du CEF) le **manque de budget et la mise en œuvre plus lente** que prévue du réseau à Grande Vitesse. Moderniser, améliorer ou électrifier l’infrastructure existante coûte significativement moins cher que de construire une infrastructure neuve. Autre bénéfice : cela évite de nouvelles artificialisation des sols et la perte de biodiversité qui en découle. Au final, de nombreuses infrastructures, sous-utilisées ou abandonnées, gagneront à être éligibles au financements MIE, surtout si elles participent à mailler les itinéraires transfrontaliers.