

Midnight Trains annonce le lancement de ses voyages en train de nuit pour mi-2024

Avec Midnight Trains, Adrien Aumont - co-fondateur de KissKissBankBank- et ses associés souhaitent redonner aux passagers qui veulent visiter l'Europe en train de nuit un peu du plaisir de l'Orient-Express. La mise en service des premières lignes est envisagée au 1er juin 2024.

Temps de lecture : minute

8 mars 2022

Article publié le 18 juin 2021, et mis à jour le 8 mars 2022

Quatre ans après la revente de la plateforme de crowdfunding KissKissBankBank à la Banque Postale, un de ses co-fondateurs, Adrien Aumont s'est lancé un autre défi entrepreneurial : remettre au goût du jour les voyages en train de nuit. Aucune plateforme ni logiciel à l'horizon mais l'envie de proposer une véritable expérience, à mi-chemin entre l'hôtel et le train classique, aux futurs voyageurs qui choisiront sa compagnie, Midnight Trains. Un choix audacieux à contre-courant de l'écosystème startup, qui prend petit à petit forme depuis son annonce en juin 2021.

Des avis publiés lundi 7 mars 2022 par l'Autorité de régulation des Transports (ART) montrent que l'entreprise souhaite d'abord lancer les lignes Paris-Venise, Paris-Nice et Paris-Barcelone. "Ça veut dire que ce sont les destinations sur lesquelles on travaille le plus, avec un bémol sur Nice puisqu'on met en priorité les destinations européennes", a expliqué à l'AFP le cofondateur de la compagnie, Adrien Aumont.

Le premier service devrait débuter le 1er juin 2024 avec la liaison Paris-Venise via Dijon, Milan, Brescia, Vérone, Padoue et Mestre avec un voyage d'une durée de quatorze heures. La startup ferroviaire souhaite ensuite lancer des liaisons nocturnes Paris-Nice via Dijon, Marseille-Blancarde, Toulon, Les Arcs, Saint-Raphaël, Cannes et Antibes, et Paris-Barcelone via Dijon, Perpignan, Figueras et Gérone. Ces deux relations quotidiennes seraient lancées le 15 décembre 2024, avec un acheminement commun sur une partie du parcours.

Dépoussiérer le train de nuit

L'image qui colle encore aux trains de nuit est plutôt celle d'un TER vieillissant sans intimité et sans grand service à bord, ni wifi, ni prise, ni espace de restauration. Avec Midnight Trains, Adrien Aumont ambitionne de transformer ce type de trajet en une véritable expérience de voyage. Pour rendre ce concept rentable et attirer au-delà des écologistes et des phobiques de l'avion, *"il faut réinventer complètement les anciens modèles en s'attaquant à leurs défauts : les problèmes d'intimité, de sécurité, d'art de vivre..."*, résume le co-fondateur. Pas question de dormir avec des inconnus, des compartiments pour personne seule, en couple, en famille ou entre amis seront proposés, renforçant ainsi le sentiment de sécurité qui peut exister dans un dortoir mixte.



Un autre besoin essentiel est celui de bien manger. *"Inutile de faire de la nourriture complexe, il faut apporter l'équivalent d'une bonne cuisine de bistrot en sélectionnant de très bons produits locaux et en les assemblant avec intelligence. Si, en plus, on a des bières artisanales et du bon vin nature, c'est parfait"* , dépeint Adrien Aumont. Pour compléter le tableau, l'entrepreneur veut saupoudrer le tout d'une proposition de films à regarder en cabine - comme dans les avions - avec une direction artistique qui opérera une véritable sélection.

La cartographie actuellement annoncée par Midnight Trains suggère des liaisons à partir de Paris et à destination de Barcelone, Madrid, Porto, Edinburgh, Copenhague, Hambourg, Berlin, Bruxelles, Milan, Venise, Florence, Rome.

Un défi industriel

Se lancer dans le monde de l'industrie et plus précisément le ferroviaire nécessite de relever de nombreux défis, à la fois pratiques et financiers. *"Il existe un cadre depuis 2010 l'Open Access, qui autorise les entreprises*

privées à réaliser des voyages transfrontaliers sur les rails des pays de l'Union européenne" , débute Adrien Aumont. Mais cette autorisation n'est qu'un premier pas. "D'un point de vue opérationnel, il faut réussir à trouver des rames de train. L'occasion qui permet d'avoir des trains rapidement mais qui nécessitent un important travail de rénovation. En général, les trains d'occasion de bonne qualité sont rares et sont souvent conservés par les exploitations nationales", développe l'entrepreneur. Sans compter que "si vous avez besoin de nouvelles lignes en urgence, vous n'aurez pas le temps de partir faire une chasse au trésor" pour les acquérir.

La deuxième option consiste à acheter des trains neufs, ce qui permet d'avoir des rames sûres pendant 40 ans mais il faut pouvoir trouver un prestataire qui accepte de produire de petites séries et leur production prend beaucoup plus de temps. Ce qui influe directement sur le coût de ces infrastructures. Ce matériel ne se finance pas tout seul. *"Nous nous sommes inspirés de ce qui se fait dans l'aérien avec les rolling stock companies, des sociétés bancaires qui achètent l'actif - en l'occurrence les rames de train - et le louent ensuite, un peu comme du leasing" ,* détaille Adrien Aumont.



Le dernier enjeu mais pas des moindres consiste à créer un plan de maintenance des trains. *"Pour aller plus vite sur le marché que les acteurs traditionnels, nous avons choisi de ne pas devenir nous-même une entreprise ferroviaire mais un peu comme les néobanques, de construire un partenariat avec une entreprise du ferroviaire qui va tracter nos trains. Ils apporteront la formation, les conducteurs..."*

Le bon timing

La réhabilitation des trains de nuit est à l'origine de plusieurs pétitions, la SNCF vient de relancer un plan national pour en remettre en route, la coopérative Railcoop étudie aussi une telle initiative. *"De nombreuses personnes ne veulent plus prendre l'avion pour des raisons écologiques et un avion plus propre n'existera pas avant 2050 sans compter que même avec les technologies évoquées, il faudra réduire la densité du trafic" ,* souligne Adrien Aumont. Un trajet entre Paris et Rome à bord de Midnight Trains générerait 23 fois moins d'émissions de CO2 qu'à bord d'un avion de ligne commerciale sur le même parcours, souligne l'entreprise qui s'est basée sur les chiffres de l'Ademe pour effectuer ses calculs. L'avion deviendra surtout intéressant pour des longs courriers mais *"pour les trajets de moyenne distance, avec une nuit en train et 4 heures de trajet en journée - ce qui est le maximum acceptable pour les passagers - un voyage en train sera parfaitement réalisable pour parcourir entre 800 et 1500 km" .*

Plusieurs entrepreneurs français ont déjà apporté leur soutien à l'entreprise, qui préfère rester discrète sur le montant de l'opération. On peut notamment citer Xavier Niel, à travers son fonds Kima Ventures, Pauline Duval, Boris Paillard, Romain Paillard et Sébastien Saunier, co-fondateurs de l'école de code Le Wagon, Vincent Ricordeau et Omblin Le Vasseur, co-fondateurs de KissKissBankBank.

Article écrit par Anne Taffin