

# Midnight Trains, qui voulait lancer des trains de nuit depuis la France, jette l'éponge

Par Le Figaro avec AFP

Publié il y a 4 heures, mis à jour il y a 4 heures



Les trains de nuit sont souvent un succès public mais un gouffre financier en France. *Sébastien SORIANO*

**Les porteurs du projet ont annoncé qu'ils renonçaient à mener leur projet, faute de soutien des pouvoirs publics.**

Les porteurs du projet Midnight Trains, qui visait à lancer des trains de nuit «confortables» depuis la France, ont annoncé samedi qu'ils renonçaient à le mener à terme, faute de capacité financière en l'absence de soutien des pouvoirs publics. «#icimeurtlanuit. Midnight Trains s'est éteint entouré de ses proches et de ses amis», ont annoncé les trois entrepreneurs sur leur compte X.

Cette nouvelle compagnie ferroviaire privée souhaitait lancer des trains de nuit avec chambres privatives. Ils auraient relié Paris à de grandes villes européennes situées de 800 à 1500 km, au-delà de la zone de pertinence des trains à grande vitesse, avec une première liaison-test Paris-Milan-Venise. *«Depuis quatre ans, nous avons mis toute notre énergie à réinventer le train de nuit pour en faire un moyen de transport en phase avec notre époque, capable de concurrencer l'aviation moyen-courrier et d'offrir une alternative désirable à tous ceux qui souhaitent continuer de voyager sans bousiller la planète»*, ont expliqué samedi les meneurs du projet.

Mais la société, qui avait effectué une première levée de fonds soutenue par une quarantaine d'investisseurs «business angels», n'a pu boucler la seconde pour acquérir deux premières rames et lancer sa première liaison. *«Aucun acteur financier n'a le ferroviaire»* dans ses perspectives aujourd'hui, a expliqué samedi à l'AFP l'un des trois porteurs du projet, Adrien Aumont, précédemment cofondateur de la plateforme de financement participatif KissKissBankBank. *«Pour que les acteurs économiques s'intéressent à un secteur d'activité, il faut une incitation des pouvoirs publics ou un mécanisme pour dérisquer»*, souligne-t-il, ce qui existe aujourd'hui dans les énergies renouvelables, les batteries, etc., mais *«il n'y a rien pour les nouveaux entrants ferroviaires»*. *«On aurait dû suffisamment se rendre compte qu'on ne pouvait pas en quatre ans changer la stratégie des États membres (de l'UE). Nous n'avons pas su lire en amont que ce secteur n'était pas pénétrable»*, a-t-il ajouté.

Pour l'équipe de Midnight Trains, *«l'argent et l'énergie des pouvoirs publics sont concentrés sur les énergies, et donc dans notre cas sur l'avion propre plus que sur des usages ou l'amélioration de ce qui existe»*. Selon eux, *«la réalité de l'ouverture à la concurrence»* est que *«le marché du ferroviaire s'est surtout ouvert à lui-même. Ce marché a été organisé par les pouvoirs publics pour leurs propres opérateurs historiques»*. *«Nous pensions aussi que le gouvernement français actuel, pro start-up, aurait souhaité démontrer que chaque secteur doit être ouvert aux entreprises innovantes»*, ajoutent-ils dans leur message.

## La rédaction vous conseille

- Les trains de nuit, succès public mais un gouffre financier en France
- Annulations, retards, travaux... Les débuts chaotiques du train de nuit Paris-Berlin
- Cette nouvelle ligne de train de nuit va faciliter vos voyages vers l'Europe de l'Est

## Sujet

trains

---