

transports oui au train de nuit !

En roulant toute la nuit, les trains Intercités sur lignes classiques peuvent parcourir pratiquement 1 500 km, pour relier les territoires les plus enclavés depuis ou vers la capitale, ou bien traverser transversalement l'Hexagone. Ils sont aussi parfaitement adaptés pour des voyages à l'échelle européenne. Face à l'urgence de la lutte contre le changement climatique, ils offrent des avantages clés :

Ils consomment de 5 à 10 fois moins d'énergie par passager et par kilomètre que la voiture individuelle et l'avion. Et surtout, en utilisant les voies existantes, ils évitent les « grands projets » très controversés de LGV (lignes à grande vitesse). On sait maintenant que trop de LGV ont été construites, au prix d'un surendettement de la SNCF. La plupart des lignes LGV sont déficitaires et les billets onéreux. L'alternative, choisie en Allemagne, est de moderniser



© danr13/Fotolia.

ser les lignes ferrées classiques et revaloriser les Intercités, qui sont bien meilleur marché que les LGV.

Alors pourquoi le train de nuit ne fonctionne-t-il pas mieux ? Comme le tramway il y a 50 ans, on l'a laissé pourrir, plus ou moins volontairement. En comparaison, les modes de transport plus énergivores représentent un marché bien plus attractif pour l'industrie : les lobbies poussent. Le public s'emballe lui aussi pour les grands projets technologiques, marqueurs de modernité comme le furent les autoroutes et les LGV.

Le résultat est là : alors qu'une

mission du train de nuit est de relier les pays limitrophes, les correspondances sont absurdes ou inexistantes aux frontières. Souvent les trains n'apparaissent pas à la réservation et ils sont régulièrement annulés « pour travaux » : le service est littéralement sabordé.

Tôt ou tard, une taxe carbone ambitieuse devra être mise en place pour refléter les coûts environnementaux des transports, qui sont le premier secteur consommateur d'énergie

et émetteur de CO₂ (avec 30 % du total national). Elle est nécessaire pour que le rail devienne moins cher que l'avion ou la voiture individuelle, en cohérence avec leurs impacts environnementaux. Elle permettra de financer la rénovation des voies ferrées classiques qui souffrent d'un important manque de maintenance. Des tarifications incitatives sont également nécessaires : actuellement la complexité tarifaire de la SNCF est telle qu'elle crée une barrière d'entrée : 80 % des billets vendus sont à tarif réduit. Le plein tarif sert surtout de repoussoir pour la majorité de la population qui n'a pas épluché la complexe offre tarifaire SNCF pour trouver sa réduction...

Quelque part, le problème est que les trains de nuit, comme le vélo et le tramway, n'ont pas de lobby. Ils ont besoin de la mobilisation citoyenne pour retrouver leur place.

Collectif Oui au train de nuit !

Pétition : www.change.org/p/ouiautraindenuit

Autres actions : ouiautraindenuit.wordpress.com