

Communiqué de presse

Trains de nuit : un démantèlement justifié par des chiffres trompeurs ?

Entre les 2 actions "oui au train de nuit" du 17 février et 17 mars, le collectif souhaiterait offrir une analyse sur les chiffres avancés pour justifier le démantèlement des trains de nuit.

«La suppression de la quasi-totalité des trains de nuit est justifiée par quelques chiffres, qui résistent peu à l'analyse. Le Collectif « Oui au Train de Nuit » vous propose ici un extrait de son enquête. Il appartient bien sûr au lecteur de se faire son opinion...

1. D'après le Secrétaire d'Etat aux Transports, «la fréquentation est en baisse de 25% depuis 2011.» C'est probablement vrai, mais... dans le même temps 3 lignes de nuit ont été fermées (Genève-Tarbes-Irun, Nice-Tarbes-Irun et Paris-Luchon). Certains trains, comme la Palombe Bleue « Paris-Tarbes-Irun », circulaient quotidiennement en 2011. La Palombe ne circule plus que 3 jours par semaine. Les trains de nuit ont, sur cette période, fréquemment été annulés «pour travaux», parfois en période de grande affluence. Le nombre de wagons a également diminué sur certaines lignes. Dans le même temps les trains de nuit affichent fréquemment complet et les taux d'occupation restent bons (autour de 80 % l'été pour la Palombe Bleue). Alors est-ce que la baisse de fréquentation s'explique parce que le train de nuit « ne répond plus de manière satisfaisante aux besoins des voyageurs »... ou par la réduction de l'offre SNCF ?

2. « Les trains de nuit sont tous déficitaires ». Probable-



Le comité "oui au train de nuit"

ment... mais les moyens de transport ont tous un coût pour la collectivité : les routes coûtent 16 milliards par an au contribuable français. Les liaisons aériennes bénéficient de plus d'un milliard par an d'exemptions fiscales et d'aides. Dans ces conditions, pourquoi exiger aux Intercités de ne rien coûter au contribuable ? Rappelons qu'ils ont une mission d'aménagement du territoire pour les régions excentrées et les zones de montagne.

3. L'offre de nuit «représente 25% du déficit des Intercités, alors qu'elle ne correspond qu'à 3% des voyageurs transportés» Peut-être... mais compter en nombre de voyageurs est désavantage les modes longues distances. Ainsi, l'activité TGV concentre 38% des investissements rail pour seulement 2% des voyageurs. Les voyages de nuit sont bien plus longs que ceux en Intercités de jour. Ils ont donc un coût en conséquence.

4. «Chaque billet vendu nécessite plus de 100 € de subventionnement public.» Vraiment ?... En tous cas la Cour des Comptes relève

que les fortes augmentations du déficit des Intercités «s'expliquent pour l'essentiel par une modification du barème des péages versés par les trains Intercités». Elle rappelle aussi que les Intercités sont beaucoup plus proches de l'autofinancement que les TER. L'Audit des Intercités laisse supposer que la SNCF facture des surcoûts, «Intercité est un client captif des autres filiales du groupe». Récemment l'Autorité de Régulation Ferroviaire (ARAFER) a refusé les règles comptables de la SNCF : les chiffres du déficit des Intercités gardent-ils une crédibilité ?

Par ailleurs, sur la période 2012-2015, les trains de nuit étaient si fréquemment annulés que la SNCF devait payer de nombreuses nuits d'hôtel, repas et taxis. Notons pour finir que des subventions de plus de 100 € par billet vendu sont bel et bien réelles sur certaines lignes aériennes régionales. En réalité, remplacer les trains de nuit par des liaisons aériennes ou des projets LGV coûtera beaucoup plus cher au contribuable... et au voyageur.

5. «Les coûts d'exploitation sont particulièrement forts

et nécessitent d'atteindre des taux de remplissage très élevés pour en viabiliser l'exploitation (près de 450 voyageurs par train)». Peut-être... mais la Palombe Bleue affiche fréquemment complet sans que la SNCF ne rajoute de wagons pour avancer vers l'autofinancement. La capacité de la Palombe est limitée à 430 places (8 wagons). La tendance sur les lignes de nuit est par ailleurs à réduire le nombre de wagons... jusqu'à ne faire rouler que 4, 3 ou 2 wagons par destination. Cela neutralise la possibilité de couvrir les coûts grâce à la vente des billets...

Le mouvement «Oui au Train de Nuit» invite usagers, élus et cheminots à un temps convivial et une photo en gare de Lourdes le 17 mars au départ du train de nuit (rendez-vous 21h). Apporter votre pyjama et oreiller pour la photo qui doit se voir jusqu'à Paris !

Retrouvez l'enquête complète de «Oui au Train de Nuit» sur ouiautreindenuit.wordpress.com

Pétition : www.change.org/p/ouiautreindenuit

AMM