

Lueurs d'espoir pour le train de nuit

Ce fut une première mondiale, le 9 février, un tribunal autrichien a interdit la construction d'une troisième piste à l'aéroport de Vienne afin de réduire « l'impact en termes d'émissions de CO2 » et permettre à l'Autriche de respecter ses engagements pour le climat. En parallèle, l'Autriche redéploie un réseau de trains de nuit en Europe, grâce à son entreprise publique ÖBB et la marque « Nightjet » : il s'agit de « remettre au goût du jour cette forme de mobilité écologique ». Avec une stratégie offensive, en moins d'un an, « nous atteignons l'équilibre avec Nightjet – on parle d'une modeste rentabilité ».

En 2014, la Suède avait relancé elle-aussi relancé le train de nuit avec son entreprise publique SJ. Une communication appuyant sur l'enjeu climatique, 4 niveaux de comforts, des douches, des horaires optimisés et surtout une réduction des tarifs ont permis d'obtenir en un an +65% de fréquentation et d'aller chercher la « rentabilité par le volume ».

La transition écologique avance doucement dans les transports : les années 1990 ont vu le retour des tramways, les années 2000 celui du vélo en ville. Les années 2010 voient le retour des Intercités de nuit. L'Angleterre et l'Italie les réinstallent. En Finlande et en Russie, ils n'ont jamais passé de mode et se modernisent encore.

En France, les trains de nuit internationaux Paris-Madrid et Paris-Barcelone ont été supprimés alors que les distances, supérieures à 750 km ne sont pas favorables aux TGV. La Ligne à Grande Vitesse (LGV) Perpignan-Figueras a vécu une faillite par manque de voyageurs. En réalité, nul besoin de rouler à 300 km/h pour avancer vers le report modal de l'avion sur le rail. Pour traverser 1000 km et arriver tôt à destination, *rien ne sert de courir*, mieux vaut prendre le temps et voyager pendant notre sommeil...

Bonne nouvelle, depuis fin 2015, Marseille qui est située à 750 km de Paris est à nouveau desservie par train de nuit, en plus des liaisons TGV. Il ne reste plus qu'à généraliser cette offre pour les autres villes du sud de la France ! Pour cela la mobilisation est indispensable. Usagers, élus, cheminots, venons exprimer ensemble que le sud a besoin des Intercités nocturnes, le 17 mars à Lourdes au départ du train de nuit (rendez-vous à 21h).

Pétition sur change.org/p/ouiautraindenuit

Plus d'informations sur ouiautraindenuit.wordpress.com