

## **Propositions pour relancer les Intercités de nuit**

Après plus d'une décennie de contraction de l'offre Intercité de nuit et de stratégie de découragement envers les voyageurs, l'offre de nuit a besoin de redevenir efficace. Aussi, le mouvement « Oui au Train de Nuit » fait des propositions concrètes pour relancer les Intercités de nuit.

### **1. Une vision d'avenir pour les trains de nuit**

Après la COP21, il existe une attente sociale pour avancer vers des transports plus écologique. Pour les très longues distances l'offre reste encore à composer, et le train de nuit a une place à reprendre. En effet, le train de nuit est à la fois **plus écologique que l'avion** et la voiture individuelle et **plus confortable que l'autobus**. Pour le report modal de l'avion sur le rail, il est moins onéreux et plus rapide à mettre en place que les projets LGV. Avec une portée entre 600 et 1500 km il est complémentaire du TGV (qui est optimal plutôt sur des distances de 400 à 750 km). Ainsi, **pour les trajets de plus de 750 km** compléter les trains de jour par une offre de nuit augmente l'attractivité du rail (là où les LGV sont manquantes, les trains de nuit sont pertinents pour les trajets de plus de 550 km). Le train de nuit a aussi l'avantage de pouvoir **desservir les villes moyennes, les territoires ruraux et les liaisons transversales qui sont oubliés par la Grande Vitesse**. En réalité, **le train de nuit a été délaissé pendant des décennies, et son potentiel de récupération est considérable et rapidement mobilisable**.

Le mouvement « Oui au Train de Nuit » a mené une **enquête indépendante** sur les dysfonctionnements, la politique de découragement et le potentiel des trains de nuit. Cette enquête serait à poursuivre, avec les moyens dont dispose l'État. En particulier, une mission d'observation auprès des États et entreprises publiques étrangères qui relancent le train de nuit permettrait de répondre à bien des interrogations. En effet, le train de nuit renaît en Autriche (avec ÖBB), en Suède (avec SJ), en Finlande (avec VR), en Russie (qui organise des lignes jusqu'à Paris, Nice, Pékin, le Japon...), au Royaume-Uni (2 lignes de nuit), etc.

En ce moment charnière où la France sort du « tout TGV » et où les trains de nuit renaissent en Europe, il s'agit de prendre le temps nécessaire pour affiner les choix de transports très longue distance.

### **2. Augmenter la capacité des trains pour s'approcher de l'autofinancement par le volume**

D'après M. le Député Duron « *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)* ». Relevons le défi ! Actuellement la SNCF attèle principalement des trains de nuit courts, de moins de 9 wagons (moins de 500 places). Ils affichent fréquemment **complet**, et les taux d'occupation sont bons. L'Intercité de nuit est un mode pertinent pour rechercher la rentabilité par le volume. De plus les rames tractées sont compétitives en convois longs. Pour avancer vers l'autofinancement, il serait donc pertinent de **faire circuler des rames plus longues, et d'approcher la capacité maximale** (environ 16-18 wagons pour un départ de Paris-Austerlitz).

Dans la situation actuelle, la SNCF cherche à réduire encore le nombre de wagons... jusqu'à ne faire rouler que 3 wagons vers Rodez et La Tour Carol. Cela neutralise la possibilité de couvrir les coûts grâce à la vente des billets. La stratégie de la SNCF était probablement - jusqu'à présent - d'obtenir le démantèlement des trains de nuit. La volonté de l'État doit avoir pour objectif d'induire un changement de stratégie de la SNCF. La SNCF peut **améliorer le fonctionnement des trains de nuit en augmentant l'offre** : elle a déjà appliqué la recherche d'*autofinancement par le volume* aux Intercités 100% Eco.

**Pour remplir cet objectif, la promotion et la communication permettrait de renouveler l'image des trains de nuit, d'encourager au report modal et de remplir les trains** : Un effort minimal de promotion serait efficace : « Sauvez le climat : pour vos déplacements en Europe, choisissez le train de nuit ! », « Traversez la France pendant votre sommeil ! », « S'endormir à Strasbourg, se réveiller à la plage ! », « Grimpez le Mont Blanc ? Montez en couchette ! », etc.

### **3. De premières améliorations considérables à moindre coût.**

**Une desserte quotidienne** améliore grandement la qualité et la visibilité du service : le voyageur sait qu'il peut se déplacer le soir où il en a besoin. Par ailleurs faire circuler quotidiennement les rames ne coûte pas beaucoup plus cher que de les immobiliser.

De nombreuses autres améliorations sont possibles : citons aussi des **horaires optimisés** (départ vers 22h à Paris et entre 20h et 23h en province, arrivée à Paris entre 06h30 et 06h50), **des douches** en gare et la **vente des billets 3 mois avant le départ**. La **propreté** est également un élément clé qui revient dans les enquêtes. Les WC doivent être propres, en service (!), avec de l'eau (!)...

### **4. Correspondances aux frontières et avec les TER**

Actuellement certains trains de nuit ont leur Terminus à la dernière gare française juste avant la frontière. Cela annule toute possibilité de correspondance avec les trains étrangers. Faire **circuler les trains jusqu'à la première gare des pays limitrophes permet d'augmenter le nombre de voyageurs potentiels en proposant des correspondances vers les pays limitrophes**.

Dans la future convention Intercité, il conviendrait d'inclure l'obligation pour la SNCF de prévoir des **correspondances optimisées** :

- **A Port Bou, La Tour Carol/Puigcerda, Irun, Vintimille**, etc avec l'opérateur du pays limitrophe (RENFE en Espagne).
- **Avec les TER**, à Perpignan vers Villefranche-Vernet ; à Carcassonne vers Quillan ; à Narbonne vers Béziers ; à Figeac vers Aurillac et Villefranche de Rouergue ; à Rodez vers Millau et Albi, etc. La liste est non exhaustive.

### **5. Quel futur matériel roulant ?**

L'État est en concertation avec la SNCF pour choisir les futurs matériels roulants. Ceux-ci gagneraient à inclure **plusieurs niveaux de confort** : les **sièges inclinables**, supprimés sur certaines lignes, sont indispensables pour concurrencer l'autocar et pour les nombreuses personnes qui recherchent des billets moins chers. Les compartiments 6 couchettes (2° classe) et 4 couchettes (1° classe) sont le cœur indispensable du service. Des **compartiments privatifs** (1 ou 2 lits) sont en mesure de séduire le marché "*classe affaire*" et concurrencer le mode aérien<sup>2</sup>.

Rénover et prolonger la durée de vie des rames existantes est cohérent avec les enjeux de réduction des déchets. Cependant, commander dès maintenant quelques rames neuves, permettrait d'envoyer un signal clair aux constructeurs de matériel roulant nationaux pour qu'ils se positionnent sur ce marché qu'ils ont délaissé pendant plusieurs décennies.

### **6. Des Intercités de nuit sous l'autorité de l'État avec une stratégie de Transition Écologique**

L'Autriche et la Suède relancent les trains de nuit pour leur dimension environnementale grâce à une stratégie active de l'État. L'intervention de l'État est clé, tant pour l'aménagement du territoire et que pour la Transition Énergétique. Il est donc stratégique de **conserver les lignes de nuit en service public sous l'Autorité Organisatrice de l'État**.

Ainsi **dès avril 2017, l'État doit valider le financement pour la remise en circulation du Paris-Port Bou, et le maintien du Paris-Irun et Paris-Nice, sans attendre le changement de gouvernement**.

Une stratégie active de l'État serait aussi nécessaire pour **augmenter la fiscalité sur l'aviation** qui bénéficie actuellement de kérozène détaxé et de TVA réduite. Cela permettrait d'éviter la concurrence déloyale envers le rail et rendrait l'Intercité de nuit attractif. Dès aujourd'hui, des prix alignés sur ceux du covoiturage (autour de 7 euros/100km) seraient très compétitifs, tout en permettant de s'approcher de l'autofinancement.<sup>1</sup>

**Impliquer les usagers** : La concertation avec les Régions, les cheminots, et les usagers aiderait, à travers leur expertise d'usage et de proximité, à sortir de la stratégie de découragement et de contraction de l'offre. Cela permettrait de faire remonter les dysfonctionnements et les propositions d'amélioration.

Pour cela, la future convention gagnerait à exiger **la publication des chiffres de taux d'occupation, de nombre de voyageurs et de places offertes pour chaque circulation, ainsi que les retards et annulations**. A noter que actuellement, les trains annulés disparaissent des statistiques lorsque les annulations sont annoncées « suffisamment » à l'avance<sup>2</sup>. Afin d'évaluer la qualité du service, il est

<sup>1</sup> Le bus a déjà dépassé 5 €/100km. Il dépassera 8 €/km quand il aura atteint l'équilibre économique (prix constaté par exemple en Espagne où l'autobus est libéralisé depuis des décennies).

<sup>2</sup> Voir explications dans [Trains régionaux : géographie d'une crise](#), Sylvie Gittus, Le Monde, 18 mai 2016

nécessaire de revoir ce calcul statistique, car les annulations - même annoncées la veille avant 16h - ont un coût financier et représentent une baisse de fiabilité du service pour les voyageurs.

## 7. Quelles lignes de nuit pour la décennie 2020 ?

**Pour les distances de plus de 750 km (ou 550 km en cas d'absence de LGV), le train de nuit complète avantageusement l'offre de jour.** Il permet d'arriver tôt le matin à destination et de ne pas être pénalisé par les temps de trajets. Il est apprécié par de nombreux passagers « Paris est à une heure du sud : ½ heure pour s'endormir et ½ heure pour se réveiller. » La SNCF propose d'ailleurs déjà des bus de nuit et des TGV de nuit en places assises. L'Intercité de nuit est plus confortable qu'un voyage en bus. Il a logiquement une place à retrouver dans l'offre de transports.

Marseille, située à 750 km de Paris bénéficie à la fois d'une liaison TGV et d'une desserte nocturne par l'Intercité de nuit Paris-Nice. Le même service est nécessaire pour les autres villes du sud et pour les trajets de plus de 750 km (ou 550 km). Cela inclut les villes de Bayonne, Pau, Tarbes, Toulouse, Carcassonne, Narbonne, Perpignan, Nice, Rodez, etc.

**Arrimer les trains de nuit desservant les zones de montagne, avec ceux desservant des villes importantes** permettrait de réduire le déficit. Par exemple, maintenir le Paris-Nice, couplé, comme aujourd'hui, au Paris-Briançon permet d'augmenter son autofinancement. En 2014, lors de travaux empêchant la circulation du Paris-Nice, la SNCF avait supprimé le Paris-Briançon en argumentant que si celui-ci roulait seul, le déficit serait trop élevé. Il est à souligner que les lignes qui ont été supprimées en 2016 et celles qui sont menacées en 2017 sont les plus rentables. Seules les lignes de montagnes, bien plus déficitaires sont conservées. Le bilan économique du démantèlement de 2016-2017 risque donc d'être négatif. Cela augure mal de la réelle volonté de réduire le déficit. Est-ce que les suppressions de lignes n'ont pas plutôt pour objectif... la disparition complète du service de nuit ? C'est à l'État de s'assurer de la bonne volonté de la SNCF, et de vérifier si les solutions en cours d'implémentations ne sont pas des impasses.

S'il est pertinent de grouper les trains de nuit 2 par 2. Par contre grouper les 4 lignes d'Occitanie ensemble impose une trop forte réduction du nombre de wagons par destination... donc probablement une dégradation des résultats économiques, d'autant que les trains affichent déjà souvent complet.

\* Il est important d'augmenter le nombre de wagons par destination pour Cerbère, Nice, Irun, Briançon, si possible, au-delà de 10 wagons.

\* La capacité des trains à destination de La Tour Carol et Rodez gagnera à être augmenté au-delà de 4 voire 6 wagons, puisqu'ils affichent eux-aussi régulièrement complet. Cela améliorera le résultat économique.

### **Optimisation des lignes :**

\* Pendant les travaux sur la ligne POLT, **le Paris-Rodez gagnerait à être attelé à Coutras** (et non à Bordeaux) au Paris-Toulouse.

\* En 2018, Tarbes restera à 5h de Paris en train de jour. Pau, Lourdes et Hendaye à plus de 4h. Le train de nuit restera apprécié. Il complète l'offre de jour. Le train de nuit **Paris-Tarbes-Irun** effectue actuellement un détour de 200km par Toulouse. Le refaire circuler **par son itinéraire original par Bordeaux** le rendrait attractif au niveau des horaires et du temps de parcours.

\* Si le Paris-Perpignan-Port Bou circule par la vallée du Rhône, il sera important de trouver une solution pour **desservir Castelnau-d'Aud, Carcassonne et Lézignan** par une branche issue de Toulouse ou de Narbonne. Sont à étudier également de nouveaux arrêts entre Nîmes et Narbonne : cela permettrait d'augmenter la capacité et le niveau d'autofinancement du train.

**Rouvrir des lignes transversales :** Après des décennies de contraction de l'offre de nuit et il est maintenant temps d'inverser la tendance. En particulier, les **liaisons transversales** ont toutes été fermées, alors qu'elles n'ont pas d'alternative rapides en train de jour. Il s'agit de relier entre elles les régions éloignées l'une de l'autre, avec des destinations incluant Luxembourg, Port Bou, Strasbourg, Irun, Genève, Quimper/Brest, Vintimille, Lille/Bruxelles... Les zones enclavées de montagne ont besoin d'une liaison *a minima* vers Paris : St Gervais, Bourg St Maurice, Briançon, Rodez/Albi, La Tour de Carol, Luchon... La **réouverture d'arrêts est également pertinente** : Un avantage de l'Intercité de nuit est le *cabotage*, desservir un grand nombre de villes moyennes à petites pour une bonne irrigation des territoires.

**Relancer les trains de nuit internationaux :** les liaisons de nuit Paris-Madrid et Paris-Barcelone ont été supprimées, alors que ces trajets sont respectivement supérieurs à 1300 km et 1100 km. Ils ne sont donc pas optimaux pour les trains de jour. Relancer la collaboration avec la RENFE et SNCF pour rétablir ces liaisons permettra donc d'avancer vers le report modal de l'avion sur le rail, à moindre coût. De la même façon, une étude reste à mener sur les liaisons Intercités de nuit en Europe dans un rayon de 600 à 1500 km : le potentiel de report modal sur l'Intercité de nuit est encore largement sous-exploité !