

Mobilisation pour le train de nuit : Le TGV n'est pas l'unique solution partout !

Le Sud a besoin du train de nuit !

200 personnes se sont rassemblées pour fêter le départ du train de nuit vendredi 14 avril en gare de Pau. Venues de Hendaye, Bayonne, Pau, Lourdes, Tarbes et Toulouse, usagers, élus et cheminots ont exprimé ensemble que le piémont pyrénéen a besoin des trains de nuit.

L'avancée des Lignes à Grande Vitesse (LGV) rapproche Bordeaux de Paris. Mais les Pyrénées restent loin de la capitale. Plus de 5 heures pour Tarbes ! Les trains de jour gagnent donc à être complétés par une offre de nuit qui permet d'accéder tôt le matin à destination. D'autant plus que les TGV en provenance des Pyrénées continueront à arriver passé midi à Paris.

Le train de nuit est accusé d'être déficitaire (75 millions/an pour 8 lignes de nuit). Or la nouvelle LGV Tours-Bordeaux génèrera un déficit évalué à 150 millions/an dans le seul but de gagner une heure sur un aller. Cela confirme que les moyens de transports ont généralement un coût pour la collectivité et qu'on ne peut pas leur demander de « ne rien coûter » au contribuable. Par ailleurs, miser uniquement sur les LGV revient à favoriser les métropoles et à oublier les villes moyennes, puisque beaucoup d'entre elles ne seront jamais desservies par LGV. Les liaisons transversales entre régions sont également oubliées par les LGV. Le Sud-Ouest se trouve ainsi déconnecté de l'Est de la France, depuis la suppression des trains de nuit vers Genève et Vintimille.

Le TGV ne pourra vraisemblablement jamais assumer toutes les liaisons longues distances, et pour les trajets de plus de 750 km, le train de nuit a une place à retrouver. D'ailleurs, la SNCF connaît l'intérêt des voyages de nuit. De nombreux Ouibus traversent en effet la France de nuit, dans tous les sens. Le démantèlement des trains de nuit serait donc motivé surtout par des économies budgétaires ? Ou pour tenter de forcer les passagers du train de nuit à se reporter vers le TGV ? La LGV Tours-Bordeaux - fortement déficitaire et dont les billets seront vendus chers - risque en effet de suivre le destin de la LGV Perpignan-Figueras déclarée en faillite et



Le Sud a besoin du train de nuit

renflouée par le contribuable à hauteur de 450 millions d'euros fin 2016...

Dans tous les cas, le démantèlement du train de nuit décidé à Paris impactera surtout les territoires de l'extrême sud. Une fracture territoriale qui marque un recul dans l'aménagement du territoire.

Plus d'informations sur ouiautraindenuit.wordpress.com

Les trains de nuit sont victimes d'une stratégie de découragement

Une grande partie des trains de nuit est en passe d'être démantelée. Pourtant, les Lignes à Grandes Vitesse (LGV) ne pourront pas remplacer les Intercités sur toutes les liaisons longues distances (voir article joint). L'État a d'ailleurs récemment refinancé les Intercités de jour. Nous sommes donc à un tournant, et les habitants des Pyrénées ont un rôle à jouer pour réaffirmer que les Intercités de nuit ont eux aussi une place à retrouver.

Il s'agit de mettre fin à la stratégie de découragement qui s'est mise en place depuis plus d'une décennie. Les voyageurs du train de nuit se voient en effet découragés de multiples façons. Bien souvent les trains de nuit apparaissent très tardivement à la réservation : 2 semaines avant le départ, au lieu de 3 mois, alors que les voyageurs de nuit sont ceux qui réservent le plus à l'avance. La mise en vente tardive serait justifiée « pour travaux ». La SNCF pourrait toutefois éviter de pénaliser le train de nuit, en le faisant apparaître comme « non encore ouvert à la réservation » ou « susceptible d'annulation ». Dans la situation actuelle, le train reste simplement invisible. Au guichet, le voyageur s'entend sou-

vent répondre que le train de nuit n'existe plus. La fenêtre de temps où l'on peut effectivement acheter un billet est d'autant plus étroite que 2 heures avant le départ à Tarbes, ce n'est plus possible non plus : « car le train est déjà parti de Bayonne »...

Autres stratégies de découragement : depuis 2011, le Paris-Tarbes-Irun fait un détour de 200 km par Toulouse, avec des horaires beaucoup moins attractifs. Les correspondances à la frontière sont désormais absurdes ou inexistantes avec les Grandes Lignes espagnoles. Le train ne circule plus que 3 jours par semaine, ce qui réduit sa visibilité. Le voyageur n'est pas très sûr d'arriver à temps à destination : au 1er trimestre 2017, sur 106 circulations programmées du Paris-Tarbes-Irun, 49 ont été annulées ou sont arrivées avec plus de 15 minutes de retard. Malgré tous ces efforts pour décourager les voyageurs, les trains de nuit ont toujours leurs usagers fidèles et ils affichent fréquemment complet... sans que la SNCF ne rajoute de wagons pour satisfaire la demande. Au contraire, la SNCF a réduit de 4 à 3 wagons les trains de nuit vers Rodez et Latour-de-Carol, qui affichent pourtant eux aussi souvent complet. Un vrai sabotage du service...

Face au bluff de la SNCF, dont le PDG a déclaré que « il n'y avait pas énormément de monde dedans », ne pas s'exprimer accélère le démantèlement. Il revient aux habitants des Pyrénées de s'exprimer pour demander son maintien. Première action facile : quelques secondes suffisent pour signer la pétition

sur change.org/p/ouiautraindenuit

AMM



Les habitants des Hautes-Pyrénées très mobilisés