

Coup de frein sur les projets LGV : Le train de nuit est plus que jamais nécessaire

Usagers, cheminots et élus locaux se mobilisent cette semaine dans plusieurs départements excentrés pour obtenir la relance des trains de nuit, dont en particulier le Paris-Tarbes-Irun démantelé le 1er juillet. Le gouvernement précédent a choisi d'enterrer ce train de nuit, "La Palombe Bleue", le jour de l'inauguration de la LGV Tours-Bordeaux. Son objectif affiché était aussi de poursuivre l'extension du réseau LGV jusqu'à Dax. Or cette extension, de plusieurs milliards, est désormais remise en question : sa déclaration d'utilité publique vient d'être annulée par le tribunal administratif de Bordeaux. MM. Macron et Hulot ont même annoncé changer les priorités "ne pas relancer de grand projets nouveaux mais s'engager à financer le renouvellement des infrastructures".

Nous sortons de la décennie du "tout TGV", et il est temps de souligner que d'autres modes, dont le train de nuit, gardent des avantages sur la Grande Vitesse. Cette dernière a trop longtemps été considérée comme presque « magique » et « instantanée ». Elle est effectivement optimale pour des distances de 500 km. Mais le temps de trajet s'allonge et devient moins attractif au-delà de 750 km : avec des durées de plus de 3 heures, il n'est souvent plus possible d'arriver à un rendez-vous le matin. Dans ces conditions, le service de nuit est à maintenir : il complète avantageusement l'offre de jour.

Le train de nuit a en plus d'autres avantages : il dessert les villes moyennes qui sont de plus en plus oubliées par la Grande Vitesse. Il permet aussi des liaisons transversales, alors que les LGV ne vont qu'en direction de Paris. Le train de nuit est idéal pour des distances de 750km à 1000 km, voire jusqu'à 1500 km. Il a, de fait, un potentiel pour créer des liaisons européennes à faible impact environnemental. Il permettra ainsi d'éviter des déplacements en avion dans le cadre de la lutte contre le changement climatique. Pour finir, il est beaucoup moins onéreux, moins consommateur d'espace et plus rapide à mettre en place que les projets LGV.

Pour ce qui est de la « rentabilité », la LGV Tours-Bordeaux perdra 150 millions d'euros par an. Le train de nuit a été décrié comme « non rentable », mais l'Audit des Intercités s'est interrogé sur des surcoûts suspects et le régulateur a sommé la SNCF de clarifier ses comptes... Une affaire à suivre, d'autant que les chemins de fer allemands (DB) ont eux-aussi été suspectés de construire le déficit de toutes pièces pour supprimer le service. La DB et la SNCF sont aussi accusés de décourager les voyageurs de multiples façons : trains invisibles à la réservation, horaires inadaptés, correspondances absurdes, annulations et retards fréquents, matériel roulant défectueux. La démonstration est d'ailleurs vite arrivée : l'Autriche a repris une partie des lignes allemandes et a obtenu une augmentation inattendue de la fréquentation. Elle a atteint l'autofinancement dès les premiers mois...

Le train de nuit sera-t-il bientôt réhabilité aussi dans l'Hexagone ? C'est en chemin : le Paris-Perpignan-Port Bou revient déjà le 7 juillet après avoir été démantelé fin décembre. Il voit cependant ses horaires dégradés. La mobilisation se poursuit donc, jusqu'à obtenir enfin un vrai changement d'attitude de la SNCF. Dans tous les cas l'espoir renaît. Et pour le député européen Jakop Dalunde, du parti écologiste suédois, « nous sommes à l'aube d'une renaissance pour les trains de nuit ».