

La SNCF saborde-t-elle ses trains de nuit ?

Le train de nuit Paris-Perpignan-Port Bou est de retour ! Usagers, cheminots, et élus locaux et régionaux étaient là le 7 juillet en gare de Perpignan pour fêter le départ du train et le 8 juillet pour célébrer son arrivée à Port Bou (Espagne) ! Il s'agissait aussi de dénoncer les conditions dégradées. Car depuis plus d'une décennie, la SNCF réduit le nombre de trains de nuit « par petites touches », tandis que les fréquentes annulations et le service dégradé décourage les voyageurs. La SNCF souhaiterait même arrêter complètement l'activité. Au-delà des prétextes ayant servi au démantèlement, il s'agit aujourd'hui d'expliquer pourquoi.

Une raison importante serait la course à la suppression des plusieurs milliers d'emplois cheminot par an, pour augmenter la « productivité ». Ce concept - mal défini pour la SNCF - l'incite à faire circuler le maximum de trains avec le moins de main d'œuvre. Or les trains de nuit sont créateurs d'emploi : jusqu'à 45 cheminots sont mobilisés pour chaque trajet, dont une partie en horaires de nuit. Les trains de nuit ont une forte capacité – ils peuvent offrir plus de 800 places – avec de surcroît un bon taux d'occupation. Ils peuvent donc s'autofinancer : c'est-à-dire créer des emplois en coûtant très peu au contribuable, avec les bénéfices additionnels de désenclaver les territoires et faire avancer la transition écologique. Certains trains de nuit étaient même « rentables » jusqu'en 2011. Que s'est-il passé depuis ?

Pendant des années, la SNCF a découragé l'usage du train de nuit pour « rabattre la clientèle sur le TGV ». L'objectif à l'époque était l'extension à marche forcée du réseau LGV. Or le nouveau gouvernement vient de mettre fin à ces « Grands Projets ». Là était la deuxième mauvaise raison de la suppression des trains de nuit. Les élus locaux se mobilisaient surtout pour avoir « leur » gare TGV et le lobby BTP poussait dans le même sens. Le réseau ferré classique et les Intercités passaient à la trappe, par manque de financement.

Une stratégie multiple pour tenter de décourager les voyageurs.

La SNCF avait laissé s'installer - volontairement ou non - de nombreux dysfonctionnements qui vont dans le sens de reporter les voyageurs sur le TGV :

- (1) Bien souvent les trains de nuit n'apparaissent que très tardivement à la vente : 15 jours avant le départ, alors que les voyageurs qui font 800 km sont ceux qui réservent le plus à l'avance. Au guichet comme sur internet, le voyageur ne se voit offrir que le TGV. La fenêtre d'achat du train de nuit est d'autant plus étroite que par exemple sur le Hendaye-Tarbes-Paris, 3 heures avant le départ à Tarbes, le billet n'est plus en vente « car le train est déjà parti de Hendaye ».
- (2) Les correspondances sont souvent absurdes, par exemple aux frontières.
- (3) Les trains sont fréquemment annulés ou en retard, ce qui décourage les voyageurs qui ont des rendez-vous. Ainsi, en 2017, sur 224 Paris-Irun programmés, un tiers ont été supprimés ou ne sont pas arrivés à destination... Ca fait quand même beaucoup.
- (4) Des détours importants sont imposés aux trains de nuit, et les horaires en arrivent à être anti-incitatifs. Le Paris-Perpignan-Port Bou arrivera désormais à 10h50...

Malgré tout, les voyageurs restent fidèles. Les trains de nuit offrent d'ailleurs les meilleurs taux d'occupation parmi les Intercités. Ce sont aussi les trains les plus recommandés par leurs usagers. A tel point que lever la stratégie de découragement et relancer les trains de nuit serait certainement un succès commercial. C'est déjà le cas en Europe : fin 2016 les chemins de fer autrichiens (ÖBB) ont repris une partie des trains de nuit abandonnés par les chemins de fer allemands (DB) et ont obtenu une forte croissance de la fréquentation. Ils ont atteint l'autofinancement dès les premiers mois. En 2014 l'entreprise publique suédoise SJ avait aussi relancé les trains de nuit comme alternative pour le climat face à la route et à l'aviation et avait atteint +65% de fréquentation en un an. L'équilibre économique était également immédiatement au rendez-vous. Alors, avec le retour du Paris-Port Bou parions sur une renaissance des trains de nuit aussi en France !