

Communiqué de presse, « oui au train de nuit », 9 juillet 2017

Le train de nuit revient à Perpignan et à Port Bou : Le « déficit supposé » en question !

Usagers, cheminots, élus et associations environnementales se sont retrouvés en gare de Perpignan pour fêter ensemble la renaissance du train de nuit Paris-Port Bou. M. Jean-Luc Gibelin, Vice-Président d'Occitanie était présent avec les manifestants au départ du train le 7 juillet. Sur le « déficit supposé » du train de nuit, il est critique : « Nous avons déjà pu remettre en cause une partie des surcoûts dans le devis SNCF. Au départ l'addition était bien plus élevée. Elle a pu être ramenée à 1,4 millions d'euros/an. » Le Préfet Philizot, en charge de la consultation sur les trains de nuit, a joué un rôle positif en ce sens. L'évolution est donc favorable : les acteurs bougent, et la renaissance des trains de nuit devient enfin une réalité. La fête eu lieu également de l'autre coté de la frontière : à l'arrivé du train à Port Bou, le 8 juillet !

Pour aider à aller plus loin dans le retour des trains de nuit, la lumière aurait besoin d'être faite sur le « déficit supposé » de l'activité Intercité de nuit. Les Régions n'ont accès qu'à des chiffres douteux, même sur les TER, sur lesquelles elles sont pourtant Autorités Organisatrices. L'Audit Intercité et le régulateur n'ont vu qu'obscurité dans la comptabilité SNCF sur les Intercités... La SNCF a déjà été sommée de clarifier ses comptes. Dans ces conditions, la SNCF étant une entreprise publique, ce sont les députés et sénateurs qui ont le pouvoir d'intervenir. C'est pourquoi « oui au train de nuit » leur demande d'ouvrir une mission d'information parlementaire sur les dysfonctionnements et le potentiel des trains de nuit.

Sur 300 voitures-couchettes circulant en 2015, le gouvernement précédent n'a validé la rénovation que de 60 d'entre elles. Les élus locaux et les territoires concernés gagneront à se mobiliser sans tarder pour obtenir du gouvernement l'augmentation du parc des voitures-couchettes. Cela permettra de rouvrir plus de lignes et également de répondre aux pics saisonniers (hiver, été, trains spéciaux, etc).

Le coût de renouveler l'ensemble du parc a été évalué à 120 millions d'euros. En comparaison, pour « sauver » Alstom, le gouvernement précédent a envoyé 24 TGV complets à la case pour commander 15 TGV Duplex, pour la somme de 400 millions d'euros...

Heureusement, les priorités commencent à changer en faveur de la modernisation des trains classiques !