

Relancer les trains de nuit, une opportunité pour une mobilité durable et performante

Depuis les années 2000, le nombre de lignes de train de nuit en France est en forte régression. En 2016 et 2017, les « Intercités de Nuit » ont vu leur démantèlement s'accélérer, sous des prétextes répétés de « non rentabilité » par l'État et la SNCF.

Pourtant il y a aujourd'hui urgence à repenser notre mobilité. L'avion et la voiture individuelle, particulièrement énergivores, assurent une part importante des déplacements très longue distance. Négligé ces dernières années, le train de nuit présente bien des avantages car il offre une solution de mobilité performante, économique et écologique. Si les trains de nuit étaient relancés et revalorisés, ils pourraient permettre de concilier le respect des engagements pris lors de la COP21 avec les exigences actuelles de rigueur budgétaire, grâce à un important potentiel de report modal accessible rapidement et à moindre coût.



1 – Un gain de temps apprécié pour les longs trajets

Pour les distances supérieures à 750 km le TGV perd de sa pertinence, alors que le train de nuit permet une optimisation du temps en arrivant tôt le matin. Le même voyage en train de jour fait souvent perdre une demi-journée, voire une journée complète pour les transversales et les trajets internationaux. Le passager est alors souvent forcé d'ajouter au prix de son billet celui d'une nuit d'hôtel.

De plus, alors que les nouvelles gares TGV excentrées sont de plus en plus critiquées, les Intercités de Nuit permettent une arrivée en centre-ville et, qui plus est, aux heures auxquelles il y a des transports en commun.

Enfin, comme le montre le succès des trains « Intercités 100 % éco », plus lents mais moins chers que le TGV, beaucoup de voyageurs recherchent désormais des billets moins chers plutôt que des minutes gagnées. Les trains de nuit ont donc un véritable potentiel pour offrir une mobilité efficace et accessible à tous.

2 – Un mode de transport écologique

Pour les longs trajets, le train de nuit est l'un des modes de transport les plus écologiques et devrait donc être favorisé dans le cadre d'une stratégie pour une mobilité propre. En plus d'être peu énergivore, il valorise le réseau classique existant, aux heures où celui-ci est peu utilisé.

Le train de nuit permet d'encourager le report modal de l'avion sur le rail : lorsque les trains de nuit sont supprimés, beaucoup de voyageurs préfèrent se reporter sur l'avion ou la voiture individuelle plutôt que de perdre une journée dans les transports.

De plus, les Intercités de Nuit permettent de transporter les vélos et d'avancer ainsi vers l'intermodalité dans les transports.

3 – Desservir des territoires et des plages horaires oubliés par la Grande Vitesse

Pour aller vite, le TGV doit s'arrêter peu et n'est donc pas adapté pour desservir les villes petites et moyennes. Il profite principalement aux grandes métropoles, alors que de larges territoires excentrés ou en situation intermédiaire se retrouvent défavorisés. Les Intercités de Nuit offrent quant à eux un maillage fin du territoire grâce à un grand nombre d'arrêts. Ils permettent ainsi de désenclaver les régions périphériques, rurales ou montagneuses.

Par ailleurs le réseau LGV, presque exclusivement centré sur Paris, oublie la plupart des liaisons transversales. Pour relier les régions éloignées entre elles, le TGV impose souvent un long détour par l'Île-de-France, induisant un temps de trajet et un prix peu compétitifs. Ces dernières années avec la régression des trains Intercités, les régions sont de moins en moins bien connectées les unes aux autres.

Le précédent gouvernement a justifié le désengagement de l'État pour les lignes de nuit en parlant d'« offres alternatives de mobilité de bon niveau, ou qui vont prochainement s'améliorer ». Mais l'alternative par train de jour reste peu attractive sur les lignes transversales comme Luxembourg/Strasbourg-Nice/Portbou, Nantes-Nice ou encore Genève-Irun. Sur ces trajets les temps de parcours sont très longs et sans perspectives de forte amélioration. Ces Intercités de Nuit ont tous été supprimés, alors que leur intérêt reste intact.

4 – Un mode d'avenir pour les déplacements à l'échelle européenne

Pertinent sur des distances de 550 km jusqu'à plus de 1500 km, l'Intercité de Nuit a un fort potentiel pour les liaisons internationales. Déjà l'Autriche, la Finlande et la Suède relancent ou modernisent leurs réseaux de trains de nuit. Avec un effort de communication, les chemins de fer autrichiens (ÖBB) redonnent une image moderne au train de nuit, et réussissent à atteindre l'équilibre économique. Avec leur marque « Nighjet », ils redéployent un réseau international en Europe Centrale et prévoient déjà d'étoffer leur offre en 2018.

Côté français, alors que sa mort avait été sonnée en décembre 2016, la région Occitanie s'est mobilisée et a permis le retour en juillet 2017 du train de nuit Paris-Perpignan-Portbou. L'État et la SNCF parlent d'une baisse de la fréquentation, mais c'est à cause d'un manque de trains et non d'un manque de voyageurs ! Pour preuve, la « Palombe Bleue » Paris-Tarbes-Irun a connu en 2016 un taux de remplissage de 72 %, malgré un détour par Toulouse rendant les horaires peu attractifs. Pourtant la ligne est supprimée en juillet 2017, sous prétexte que les trains de nuit seraient « quasiment vides ». Au contraire, les Intercités de Nuit restent très populaires et ont un potentiel pour rebondir après des années de repli.

5 – Un démantèlement justifié par des chiffres trompeurs

Les trains de nuit en France semblent victimes d'une stratégie de découragement, à tel point que réserver un voyage en train de nuit peut devenir un parcours du combattant. Tandis que les réservations pour les TGV ouvrent d'ordinaire 3 mois à l'avance, les trains de nuit sont souvent invisibles jusqu'à 2 semaines avant la date de départ, sans aucune information donnée sur les horaires ni même l'existence de ces trains.

Les correspondances aux frontières ou avec les TER sont souvent défaillantes (à Irun, Latour-de-Carol et Portbou avec les trains espagnols). Certains Intercités qui assuraient la connexion avec les pays limitrophes à Vintimille ou Portbou par exemple ont vu leur terminus ramené à Nice ou Cerbère, empêchant les correspondances avec le réseau étranger.

Les retards et annulations sont très fréquents : en 2017, sur 223 circulations programmées du Paris-Tarbes-Irun, un tiers a été annulé ou n'est pas arrivé à destination, et seulement 57 % sont effectivement arrivées avec moins de 15 minutes de retard.

L'offre est aujourd'hui peu visible, notamment du fait d'un abandon de la part de la direction SNCF. Guillaume Pépy parle des trains de nuit au passé : « du temps où les trains de nuit existaient », « depuis qu'ils ont disparu » (interview du 10 mars 2017 sur France Inter), alors même que l'État lui a demandé de maintenir plusieurs lignes Intercités de Nuit.

Dans ces conditions, comment peut-on s'étonner du déficit des Intercités de Nuit, quand l'effort de communication en détourne les voyageurs ? Notons que les chemins de fer allemands (DB) ont eux aussi été accusés de noircir le bilan économique de leurs trains de nuit, dans un scandale qui est remonté jusqu'à la télévision nationale et au parlement. En reprenant une partie du réseau allemand, la compagnie publique autrichienne ÖBB a obtenu une augmentation inattendue de la fréquentation et a atteint l'équilibre économique dès les premiers mois de relance. Une enquête gagnera à être menée pour savoir dans quelle mesure la SNCF saborde les trains de nuit pour obtenir leur démantèlement.

6 – Une solution sobre en financements publics

La suppression des trains de nuit s'est faite sur la promesse de futures LGV pour les territoires du sud. Aujourd'hui la mise en pause des grands projets d'infrastructure demanderait a minima le retour des liaisons nocturnes, qui restent une solution beaucoup moins onéreuse pour le contribuable. Ainsi, le « déficit supposé » annuel des 8 lignes de nuit existantes en 2015 est estimé à 75 millions d'euros. Leur financement pendant un siècle coûterait donc moins cher que le seul projet de LGV Bordeaux-Toulouse-Dax, chiffré à 9 milliards. Une fraction de cette somme investie dans les Intercités de Nuit plutôt que dans des projets d'infrastructures nouvelles pourrait permettre de desservir plus de territoires et bénéficier ainsi à une plus large part de la population.

Une des raisons principales du démantèlement des trains de nuit est, pour l'État, de « faire des économies ». Pourtant une part importante de ces économies pourrait bien s'avérer fictive : d'une part, la suppression des trains de nuit pourrait se traduire par un report des voyageurs sur les liaisons aériennes et les routes qui sont elles aussi subventionnées. D'autre part, les péages ferroviaires acquittés par les trains de nuit seraient autant de manque à gagner pour l'entretien du réseau classique. Par ailleurs, ne garder qu'un tout petit nombre de lignes renchérit le coût, à cause des nombreuses charges fixes. Relancer un réseau de trains de nuit de plus grande taille offrirait une meilleure visibilité et un bien meilleur ratio entre les connexions offertes et l'investissement. Ajoutons aussi que le train de nuit contribue à éviter la saturation des nœuds ferroviaires en journée, et pourrait être financé aussi pour cela.

7 – Le coup de frein sur les projets de LGV est l'occasion de relancer les trains de nuit

Le 21^{ème} siècle aura besoin des trains de nuit pour assurer les transports longue distance de façon écologique. Comme les tramways qui ont disparu de nos villes, avant d'être aujourd'hui redéployés au prix de travaux coûteux et complexes, ne laissons pas les trains de nuit disparaître pour les regretter ensuite !

Une nouvelle politique des transports est en train d'être définie, donnant la priorité à l'entretien des réseaux existants. C'est donc l'occasion de redonner une place au train de nuit, un moyen de transport pratique, compatible avec la Transition Écologique et sobre en financements publics. Pour cela, nous proposons de :

- Lancer une **mission d'information** ou une enquête parlementaire pour faire la lumière sur le potentiel des Intercités de nuit et s'assurer de la bonne disposition du groupe SNCF pour résoudre les dysfonctionnements du service. Une première étape pourrait être de poser une **question écrite au gouvernement**. Nous pouvons collaborer pour sa rédaction.
- Annuler le démantèlement du Paris-Nice prévu en décembre et **redéployer un réseau Intercités de nuit**, pour : (1) désenclaver les territoires excentrés et les zones de montagne ; (2) offrir une circulation de nuit parallèlement aux LGV de plus de 750 km ; (3) recréer les liaisons transversales entre les régions périphériques ; (4) encourager le report modal de l'avion sur le rail à l'échelle européenne.
- **Amplifier la fiscalité environnementale**, en réduisant aussi les subventions aux modes les plus polluants. Il s'agit par là de dégager des ressources budgétaires pour financer la rénovation du matériel roulant et rendre le rail plus compétitif. Afficher clairement, par une tarification simple et incitative, que le rail est moins onéreux que l'avion et la voiture individuelle, donnera accès à un gisement important d'économies d'énergie.
- Afin de consolider ce financement, accorder la **priorité à la modernisation des réseaux et des services existants** par rapport aux nouveaux projets d'infrastructures.
- **Promouvoir publiquement les Intercités de nuit pour le report modal de l'avion sur le rail.**
- **Maintenir les Intercités de nuit sous l'autorité de l'État** par le biais de la SNCF, et en collaboration avec d'autres opérateurs ferroviaires européens, afin de faciliter la stratégie active de l'État en faveur du climat et de l'aménagement du territoire.

Les trains de nuit ont de l'avenir !

Pour plus d'information sur les dysfonctionnements et le potentiel des Intercités de Nuit, vous trouverez sur notre site **l'enquête complète** « oui au train de nuit » qui offre 40 pages d'analyses incluant de nombreuses sources documentaires.

Collectif « Oui au train de nuit »
pétition : change.org/p/ouiautraindenuit
ouiautraindenuit.wordpress.com
ouiautraindenuit@ntymail.com
facebook.com/ouiautraindenuit
twitter.com/ouiautraindenuit