

Repères pour une rencontre avec un député

Voici quelques pistes pour la rencontre avec les députés. Elles ne sont qu'indicatives et bien sûr pas à suivre strictement. A vous de voir comment vous préférez faire.

0/ En Amont de la Réunion

- * Pour demander un rendez-vous un email type, accompagné, en pièce jointe d'un plaidoyer court (de 4 pages) est à disposition sur <https://ouiautraindenuit.wordpress.com> > Documents.
- * L'enquête « Oui au train de nuit », disponible sur le même site, vous donnera toutes les infos sur la situation des trains de nuit en France et en Europe. C'est un document plus complet que le plaidoyer, qui devrait vous permettre de répondre à toutes les questions du député. Si vous l'imprimez, ça permettra de laisser une copie au Député.
- * Merci de prendre des notes détaillées pendant ou juste après l'entretien avec le député.

1/ Présenter de Oui au Train de Nuit

- Notre collectif d'usagers s'est créé spontanément il y a plus de 18 mois (avril 2016) après les annonces par l'État de suppression des Intercités de Nuit (ICN).
- La pétition <https://www.change.org/p/ouiautraindenuit> rassemble maintenant plus de 20 000 signatures et notre réseau prend de l'ampleur dans différentes régions avec le soutien d'usagers de tous profils, d'ONG environnementales, de cheminots etc.
- Actions : manifestations dans toute la France ; échange et collaboration avec élus et décideurs locaux, régionaux et nationaux ; collaboration avec le collectif back-on-track qui défend les trains de nuit au niveau européen. Back-on-track a par exemple réussi à contester sur les faux arguments de la Deutsche Bahn en Allemagne. <https://back-on-track.eu/>

2/ Présenter l'enquête et sensibiliser aux bénéfiques des trains de nuit, souvent méconnus :

Nous avons réalisé une enquête approfondie répertoriant les causes des dysfonctionnements et montrant le potentiel des ICN.

A- Une qualité de service très médiocre :

- Jusqu'à un tiers des ICN n'arrivent pas à destination ou ne circulent pas (en 2017 sur la ligne Paris-Irun).
- Très peu visibles à la vente. Pas de promotion. Souvent ils ne sortent à la réservation que 15 jours avant le départ, alors que les voyageurs longues distance sont ceux qui réservent le plus à l'avance : ils ne trouvent que le TGV, le bus ou l'avion. Le public ne sait pas qu'ils roulent encore. Le PDG de la SNCF, M. Pepy a communiqué que les trains de nuit n'existent plus « du temps où les trains de nuit existaient », « depuis qu'ils ont disparu » (sur France Inter, 10 mars 2017).

B- Le gouvernement et la SNCF ont utilisé des prétextes trompeurs :

- Tous les modes de transports ont un coût pour la collectivité, par exemple les routes. Par ailleurs, le « déficit supposé » des ICN est probablement « gonflé » artificiellement. En réalité l'ICN est un train long à fort taux d'occupation : L'Autriche et la Suède ont déjà montré que les ICN peuvent atteindre l'autofinancement.
- En parallèle, la SNCF prétend que les ICN sont vides, alors que les taux d'occupations sont très bons. Les ICN étaient complets presque tous les jours cet été : **un seul ICN ne suffit pas pour le Sud-Ouest**, il en faut plusieurs (il y en avait 4 en 2016 et 6 en 2013).

C- Le potentiel :

- Il est pratique : **le saut de nuit permet de gagner une demi-journée** + une nuit d'hôtel sur des trajets de plus de 750 km, par rapport à un départ la veille. « L'ICN permet de traverser la France en une heure : une demi heure pour s'endormir et une demi-heure pour se réveiller ».
 - Il est permis de **desservir les territoires en profondeur**, et d'irriguer les villes moyennes. Il a l'avantage d'arriver au centre-ville.
 - Il a un potentiel pour les **liaisons transversales** : les voyageurs ont besoin de trains grandes lignes, **non** pas uniquement vers Paris, mais aussi entre les régions éloignées l'une de l'autre, où des temps de parcours supérieurs à 6h voire 8h sont fréquents. Ces durées correspondent mieux aux trains de nuit qu'aux trains de jour.
 - L'ICN sera toujours **nécessaire pour les trajets de plus de 750 km** pour permettre d'arriver tôt. Marseille, à 750 km de Paris, bénéficie d'une desserte ICN en plus de la LGV. L'ICN complète l'offre de jour
 - **L'ICN est compatible avec la Transition Écologique**
 - Il constitue un enjeu européen comme lien pratique avec les pays européens limitrophes. Actuellement le réseau de nuit se développe en Europe centrale et de l'Est. L'Autriche a fortement amplifié son offre trains de nuit vers l'Allemagne et l'Italie et obtient un succès important. Le Royaume-Uni et la Suède vont prochainement mettre en circulation un nouveau matériel roulant train de nuit. La France et l'Espagne sont en train de s'isoler.
- En conclusion** : Au milieu du 20ème siècle, le tramway a lui-aussi disparu des villes. Aujourd'hui, il est soudainement redevenu moderne et, désormais, de nombreuses villes en rêvent. Nous vous proposons d'approfondir l'enquête sur le potentiel des ICN pour éviter qu'ils soient démantelés eux aussi un peu trop rapidement

3/ Annoncer les perspectives et un calendrier d'objectifs

Grâce à l'aide de la Région Occitanie le Paris-Port Bou (Perpignan) a repris du service en juillet 2017 (après son démantèlement en décembre 2016). Le financement reste fragile, et en juillet 2017 également le Paris-Irun s'est arrêté. Par ailleurs le démantèlement du Paris-Nice est programmé au 9 décembre 2017. Nous gagnerons à réagir sans tarder :

* Les **Assises de la Mobilité ont lieu cet automne (2017)** pour donner naissance à une loi sur les transports début 2018. C'est une **opportunité pour que le sujet soit traité** lors des consultations.

* Une mission d'information parlementaire gagnera à démarrer rapidement pour rendre ses conclusions d'ici la fin des assises et avant la loi sur les transports. Certains députés de différentes couleurs politiques sont déjà motivés, dont le Député des Hautes-Alpes Joël Giraud (LREM). Le collectif peut faire le lien entre députés motivés, et apporter une aide technique ou autre.

4/ Que peut faire le député :

- * Poser une question écrite au gouvernement pour obtenir un bilan moins biaisé sur les trains de nuit. Nous pouvons participer à rédiger des questions. Merci de nous contacter.
- * Etre à l'origine de la mission d'information parlementaire sur le potentiel des Intercités de nuit, et/ou y participer.
- * Voter le budget nécessaire pour renouveler le matériel roulant et rouvrir des lignes : le gouvernement précédent a validé la rénovation de seulement 60-80 voitures en 2018, ce qui est peu.
- * Recentrer la mission de la SNCF : remettre la priorité des investissements sur le rail et l'aménagement du territoire national.
- * Nous mettre en contact avec des députés/élus/décideurs qui peuvent être sensibles.
- * Nous proposer un nouveau rendez vous pour refaire un point dans quelques semaines.

5/ Après la rencontre

- *Merci de rédiger un compte-rendu, en précisant en particulier les arguments auxquels le député a été sensible. Ce sur quoi il serait près à s'engager. Merci de relever aussi les désaccords et freins à l'action.
- *On est preneur de conseils pour améliorer ce kit, merci de nous dire ce qu'il vous paraît important d'y inclure, etc.