

Collectif « Oui au train de nuit »
[ouiautraindenuit\[at\]ntymail.com](mailto:ouiautraindenuit[at]ntymail.com)
twitter.com/ouiautraindenuit
tél contact :
05 62 91 86 02
06 68 75 26 37



Le 9 décembre 2017

----- Communiqué de presse -----

Investir pour une nouvelle génération d'Intercités de Nuit : relever le défi climatique pour les transports longue distance

La suppression du Paris-Nice le 9 décembre clôture le démantèlement de la quasi-totalité des Intercités de Nuit (ICN) de la SNCF. Les voitures-couchettes ont besoin d'un renouvellement et selon le rapport Duron sur l'avenir des Intercités, « la visibilité n'est pas suffisante pour envisager un investissement dans un matériel dont la durée de vie avoisine 40 ans. ». Il manque donc aujourd'hui en France une vision d'avenir pour les Intercités de Nuit afin de mener à bien les investissements.

Le rapport Duron a pourtant identifié deux domaines de pertinence. Il s'agit d'abord d'« assurer la liaison entre zones distantes de plus de 600 km », en particulier pour les territoires enclavés. Le gouvernement précédent a donc validé la rénovation de deux Intercités de Nuit : Paris-Briançon et Paris-Rodez/Latour Carol/Port Bou. A l'avenir la demande pour les liaisons ICN transversales « province-province » gagnera aussi à être prise en compte. Nombre de voyageurs sont d'ores et déjà intéressés par exemple pour des trajets depuis Nice jusqu'à Strasbourg, Nancy, Bordeaux ou Bayonne qui aujourd'hui demandent plus de 8 heures en train de jour.

Un autre axe identifié est de « proposer une alternative à l'aérien sur certaines liaisons internationales ». L'ICN est un mode « bas carbone ». Il peut permettre le report sur le rail pour les voyages vers les pays limitrophes. Ceux-ci sont actuellement assurés majoritairement par les modes les plus énergivores, l'avion et la route. De plus l'ICN a l'avantage sur les projets LGV de ne pas nécessiter de nouvelles infrastructures. Il est efficace pour des distances de plus de 1000 km, là où le TGV perd de son attractivité, car les temps de trajets sont supérieurs à 4 heures et les coûts élevés.

La SNCF ne s'est pas positionnée sur le créneau des ICN internationaux. A l'opposé, les chemins de fer autrichiens ÖBB ont relancé depuis fin 2016 un réseau transeuropéen de Hambourg jusqu'à Rome. Le succès est au rendez-vous : l'équilibre financier a été atteint dès les premiers mois. ÖBB commande des voitures-lits neuves et elle planifie de quintupler le nombre de voyageurs d'ici 2020 tout en préparant l'élargissement de son réseau pour la prochaine décennie. La relance des ICN en Suède a là aussi confirmé leur capacité à s'autofinancer.

L'Intercité de Nuit apparaît donc comme une des solutions « oubliées ». La renaissance des ICN en Europe s'inscrit finalement dans la continuité de celle de plusieurs modes « bas carbone » : le tramway et les mobilités douces – le vélo – ont eux aussi un temps été négligés, avant de ressurgir comme des solutions d'avenir.

Pour plus d'information retrouvez l'enquête « Oui au train de nuit » sur le potentiel des ICN, sur ouiautraindenuit.wordpress.com