Le réveil du train de nuit

Le « vieux monde » ferroviaire est-il en train de prendre sa revanche sur celui de la grande vitesse et de l'aérien ? À l'agonie il y a cinq ans, les lignes de nuit connaissent un regain d'intérêt des pouvoirs publics qui y voient une opportunité économique et écologique. Deux lignes fermées récemment devraient rouvrir en 2022.

PAR SÉBASTIEN LEROY
sebastienleroy@lavoixdunord.fr

Il peut s'en passer des choses en cinq ans. En 2015, alors ministre de l'Économie, Emmanuel Macron remet sur la route des milliers d'autocars dans le but de donner une alternative bon marché au tout-TGV qui phagocyte le transport longue distance en France depuis trente ans.

La même année, dans un rapport qui fit date sur la question des « trains d'équilibre du territoire », les fameux trains Corail, le député PS, Philippe Duron, constate que « *le modèle économique des lignes de nuit n'est plus viable, mais celles-ci restent utiles pour assurer la desserte de certains territoires* ».

La fréquentation est, il est vrai, « *déclinante* », et le service coûte cher, avec plus de 100 € de subvention publique par voyageur. Du reste, « *le développement de l'offre aérienne et de certains TGV rend possible des départs tôt le matin et des retours tard le soir* ».

Les Flixbus, Ouibus et autre Isilines arrivent, avec leurs prix cassés. « *Surtout, le niveau de confort des trains de nuit n'est plus en ligne avec les exigences des voyageurs d'aujourd'hui et l'investissement à réaliser pour renouveler le matériel roulant ne permettrait pas d'avoir un prix de transport compétitif* », souligne le rapport.

C'est le serpent qui se mord la queue dénoncé par les défenseurs et amoureux du train de nuit : il est largement obsolète, inconfortable par manque d'investissement, donc il est moins fréquenté, donc la SNCF (et donc l'État) n'investit pas, ce qui le rend encore plus inconfortable. Donc on ferme. Si bien qu'en 2015 et jusqu'à aujourd'hui ne survivent que deux lignes publiques de nuit (1). La première vers le sud-ouest, de Paris vers Rodez, Toulouse, les Pyrénées. La deuxième vers Briançon et le sud-est.

TRAIN SAUTE-FRONTIÈRES

Et puis, le Covid-19 est arrivé, avec son lot de remises en question, notamment sur la pertinence de certaines liaisons aériennes. Dans ce cadre, le train de nuit retrouve des couleurs. Au point que le 14 juillet, Emmanuel Macron confirme ce que tout le petit monde des transports en commun pressentait : « *On va redévelopper les trains de nuit. Parce que ça permet de faire des économies et ça permet de réduire nos émissions* » de CO_2.

La planche à billets du plan de relance, abondé par les fonds verts de l'Europe, va tourner pour le ferroviaire : 5 milliards d'euros, dont 100 millions iront au train de nuit (en plus des 30 millions déjà prévus depuis 2018), pour rénover les rames, sanitaires modernes, wifi, racks pour vélos, meilleure insonorisation.

Deux nouvelles lignes sont d'ores et déjà annoncées pour 2022 : Paris – Nice, stoppé en 2017, et très probablement Paris – Tarbes. La clientèle répond d'ores et déjà présent dans les vieilles rames : avec un taux de remplissage passé de 69 à 78 % vers Rodez entre 2019 et 2020 et de 56 à 67 % vers Briançon.

Mais c'est en sautant les frontières que le train de nuit pourrait se développer encore plus. La Suède, qui souhaite établir une liaison Malmö-Cologne-Bruxelles d'ici à 2023, montre la voie. « *Des partenariats sont à l'étude* », indique la SNCF. Ne reste plus qu'à passer des annonces aux actes.

(1) Il existe deux lignes privées au départ de Paris menant à Venise (Thello) et vers Berlin, Varsovie et Moscou (RZD).

> ***« Le niveau de confort des trains de nuit n'est plus en ligne avec les exigences des voyageurs d'aujourd'hui… »***

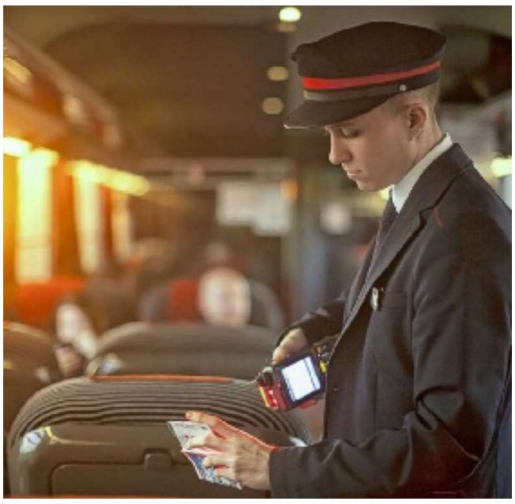
À bord du Paris - Rodez...

Seul le masque, obligatoire y compris pour dormir, nous renvoie au présent. Tout le reste, à bord de ce Paris – Rodez du début août (décroché à un très économique 99 € l'aller-retour) fleure bon « le vintage » si l'on est sympa, le désuet si on est mordant. La loco, l'étroit couloir qui longe les cabines de couchettes en feutre hors d'âge, les portes qui claquent bruyamment, l'orange et le gris...
Gare d'Austerlitz, il est 22 h. De jeunes gens ensevelis sous leurs sacs à dos côtoyent les familles nombreuses qui s'apprêtent à prendre possession de leur cabine où les attend un confort sommaire : sac de couchage léger, bouteille d'eau, bouchons d'oreille.

ON ARRIVE PLUS REPOSÉ

Parmi les voyageurs, Godefroy Troude et sa famille, qui viennent de Paris, sont des habitués du train de nuit et ont fait des transports en commun leur mode de déplacement privilégié, avion excepté par engagement écologique. *« Le train de nuit permet d'arriver à destination plus reposé qu'après un voyage en voiture, et d'éviter une nuit d'hôtel. Par rapport à la voiture, le train nécessite de réduire le volume de bagages, mais comme nous faisons beaucoup de randonnées, nous sommes habitués à ne partir qu'avec un sac à dos. Le temps de transport en train est un temps "masqué" : comme on peut pratiquer une activité, lire, dormir, c'est un peu comme un téléporteur. Le seul inconvénient que je lui vois est le risque d'être dans la cabine d'un ronfleur. »*
Le train enfile les gares à allure modérée. Orléans, Limoges, Brive, Figeac, Decazeville, Rodez où l'on arrive à 6 h 07 après 8 heures de trajet pour faire 500 kilomètres...
Il faut accepter le léger cahot des rames et une insonorisation sommaire qui rend le « tac-tac » des rails lancinant. Accepter aussi de laisser à quai les attributs usuels de la modernité comme le wifi. Dans ce train, il faut lâcher prise, car c'est là que débutent les vacances. On est dans le train de nuit comme dans un voyage dans le temps où le luxe et la vitesse n'ont pas droit de cité. Mais au réveil, le spectacle du soleil qui se lève sur l'Aveyron n'a pas de prix. ■

> **“Le seul inconvénient que je lui vois est le risque d'être dans la cabine d'un ronfleur.”**



Le train de nuit, tout le monde le dit, c'est une expérience de voyage à part.
PHOTOS SNCF

Un retour plébiscité

Parmi les internautes de La Voix du Nord, la nouvelle d'une relance du train de nuit a trouvé un écho très favorable.
Le train de nuit a le vent en poupe. Une pétition en ligne lancée par le collectif « Oui au train de nuit » recueille actuellement près de 200 000 signatures. L'hypothèse d'un retour donne en tout cas le sourire à Sabine : *« J'ai des souvenirs mémorables du train auto-couchette au départ de Calais vers Cerbère ! Les couchettes n'étaient pas très agréables, mais l'ambiance assurée. S'ils sont de retour, j'achète ! »*.
Marie-Hélène évoque son *« souvenir d'enfance : pas moyen de dormir avec le bruit. Mais quelle aventure ! »* Tout comme Armelle qui se rappelle l'avoir emprunté : *« Quand j'étais petite pour aller en vacances en Bretagne chez mes grands-parents, j'aimais bien. C'était une ambiance particulière. »*
L'idée de relancer le train de nuit recueille la plupart des suffrages des internautes de la page Facebook de La Voix du Nord : *« On gagne du temps à voyager la nuit. J'ai fait découvrir le train couchette à mes deux ados pour revenir de vacances »*, raconte Élodie. *« À des prix avantageux, pourquoi pas ? C'est plus écologique avec moins de monde sur la route et moins d'accident ! »*, appuie Jo.
« Il faut aussi que la sécurité soit au rendez-vous », réclame, pour sa part, Julien. ■

Les arguments des partisans

« Les transports sont le seul secteur qui ne réduit pas ses gaz à effet de serre, le train de nuit peut y participer », indique l'eurodéputée EELV, Karima Delli (*photo*), fervente supportrice du train de nuit, qui voudrait que les pays membres multiplient le développement de ce mode de transport, à l'instar de l'Autriche avec la compagnie ÖBB ou la Suède où les vols intérieurs ont été supplantés par le rail nocturne.

POLITIQUE INDUSTRIELLE À REVOIR

L'élue appelle les autorités nationales à *« investir massivement dans le matériel »* pour rendre cette modalité *« compétitive par rapport à l'aérien low-cost. Il faut aujourd'hui assurer un confort plus important, faire rentrer ces trains dans l'ère numérique, garantir un haut niveau de service à bord. Il y a toute une politique industrielle à redéfinir derrière cela »*.
Karima Delli estime que le train de nuit *« intergénérationnel et interclasse permet de se réapproprier le voyage, de prendre le temps »*.
Même discours pour le collectif « Oui au train de nuit » qui milite depuis des années pour leur réhabilitation. *« Ce qui se passe est un début de virage dans le discours, mais il faut déjà aller plus loin que les deux lignes annoncées »*, avance Nicolas Forien, son cofondateur, qui demande d'ici à 2030 1,5 milliard d'euros pour des trains neufs afin de mettre en place une quinzaine de lignes nationales *« ne passant pas toutes par Paris »* et quinze autres internationales.
« L'Autriche a montré que si la qualité de service est au rendez-vous, des lignes peuvent atteindre l'équilibre financier, en particulier si on taxe davantage l'aérien et qu'on baisse la TVA du train. Ailleurs, c'est la logique d'aménagement du territoire qui doit primer. » ■