

RHÔNE

# Les trains de nuit pourraient faire leur retour à Lyon à l'horizon 2030

**Un rapport sur les Intercités de nuit sera bientôt présenté aux parlementaires. Entre 2025 et 2030, Lyon pourrait être concerné par deux lignes : Tours-Lyon et Dijon-Marseille.**

Cela fait près de dix ans qu'un train de nuit n'a pas circulé à Lyon. Les nostalgiques se souviennent du Genève-Lyon-Irun, qui permettait d'aller jusqu'au Pays Basque espagnol, vu pour la dernière fois fin 2012 ou du Lyon-Quimper, dont les derniers wagons ont été aperçus fin 2010.

Dans l'air du temps, le train de nuit devrait faire son retour dans la Capitale des Gaules au cours de la décennie. Alors que de rares lignes existent encore (Paris-Briançon et Paris-Rodez/Latourde-Carol dans les Pyrénées-Orientales via Toulouse), que d'autres vont voir le jour en 2021 (Paris-Nice en avril et Paris-Tarbes en décembre), nos confrères du *Parisien* révèlent qu'un rapport sur les Intercités de nuit devrait être présenté prochainement aux parlementaires.

## Quatre grands corridors entre 2025 et 2030

Le secrétaire d'État aux Transports Jean-Baptiste Djebbari souhaite ainsi que le réseau de nuit Intercités soit doté d'une « dizaine de lignes » à l'horizon 2030. Dans ce rapport, quatre grands corridors dont deux peuvent concerner Lyon : Tours-Lyon via l'Île-de-France (6 h 50) et Dijon-Marseille (6 h). Les deux autres sont Bordeaux-Marseille et Paris-Toulouse.

Les grands axes sont définis mais il reste à affiner les gares de départ et d'arrivée alors que la rénovation des voitures est en cours au technicentre de Périgueux.

Pour Tours-Lyon, « il ne serait pas idiot de partir de Bretagne (Rennes ou Brest, NDLR) et de poursuivre au-delà de Lyon (Anecy, NDLR). Tout cela nécessite des études complémentaires sur les coûts et les recettes mais aussi des débats », indiquait le secrétaire d'État aux Transports à nos confrères. De même, l'axe Dijon-Marseille lui viendrait de Metz, Strasbourg, Rouen ou Lille pour éventuellement s'achever à Nice. Les quatre grandes lignes pourraient voir le jour à partir de 2025 (jusqu'à 2030) mais le calendrier est encore fragile.



Depuis près de dix ans, les trains de nuit ont disparu de la Capitale des Gaules. Mais le gouvernement souhaite que le réseau de nuit Intercités soit doté d'une dizaine de lignes à l'horizon 2030.

Photo PHOTOPQR/Le Parisien/MAXPPP/Jean-Baptiste QUENTIN

Du côté du collectif « Oui au train de nuit », c'est une petite victoire, « ce revirement de la part de l'État et de la direction de la SNCF ».

« Le train de nuit est à la fois très pratique, très adapté aux professionnels, et écologique avec un bilan carbone meilleur que les lignes aériennes intérieures. Et puis, cela permet une desserte fine des territoires », souligne le Lyonnais Jean-François Billerot, membre du collectif.

## L'absence « de liaisons transversales vers la façade atlantique »

Toutefois, ces passionnés regrettent l'absence « de liaisons transversales vers la façade atlantique, le Sud-Ouest », vers Nantes, Bordeaux ou la frontière espagnole. Pour les Rhodaniens, certains temps de parcours en train sont étonnants. Il faut plus de 7 heures pour faire Lyon-Rodez ou Lyon-Périgueux en train, contre un peu plus de quatre heures en voiture. « L'autre point de vigilance, c'est sur la qualité de service, ajoute Jean-François Billerot. Il faut de la fréquence, des trains à l'année et de la fiabilité, avec des horaires adaptés ». Autant de points qui seront précisés dans les prochaines années.

Par ailleurs, d'autres projets de lignes européennes ont été lancés en décembre dont un Zurich-Barcelone à l'horizon 2024. On ne sait pas encore si un arrêt lyonnais est envisagé.

J.-P. CAVAILLEZ

## Quel niveau de confort ? Quels prix ?



Les Intercités proposent trois niveaux de confort.

Photo archives MAXPPP/La Provence

Voyager de nuit certes, mais avec quel confort ? Actuellement, les Intercités proposent trois options : la première classe (4 couchettes), la deuxième classe (6 couchettes, limitées à 4 pendant la crise sanitaire) et les sièges inclinables.

Ces derniers, équipés de repose-pieds, d'appui-tête, et de veilleuses, sont proposés à partir de 19€/aller. Pour les couchettes, c'est à partir de 29€/aller. Une bouteille d'eau et une pochette confort (lingettes rafraîchissantes, bouchons d'oreilles, mouchoirs) sont fournies pour toute réservation.

Il est possible de privatiser un compartiment moyennant un supplément de 45 euros. Dans chaque classe, il existe des compartiments pour femmes seules (« espace dame seule »), situés « dans la voiture la plus proche du local des contrôleurs », précise la SNCF.

À savoir, 71 rames Corail des années 1980 (dont 60 voitures couchettes), sont renouvelées depuis janvier dernier dans le technicentre SNCF de Périgueux. Prises électriques individuelles, wifi, luminaires, rangements vélos : tout est revu pour une mise en service à partir de 2022.