

Train de Nuit

Après un arrêt brutal par la SNCF, du train de nuit Paris-Cerbère, en décembre 2016, voilà qu'il circule de nouveau depuis juillet et uniquement le week-end et en périodes scolaires.

Il aura fallu que la Région et l'Etat mettent la main à la poche, 1,4 million d'euros chacun, pour que circule de nouveau le Paris-Cerbère pour une durée de deux ans. Il faut dire que de nombreux usagers, réunis dans un collectif, « Sauvons le train de nuit » se sont mobilisés autour de la co-fondatrice Claire Brun : « Il y a toujours des problèmes d'horaires, les trains ne s'arrêtent pas à Narbonne. Mais c'est un premier pas », précisant qu'une pétition pour le maintien des trains de nuit avait enregistré plus de 20 000 signatures. De son côté, Jean-Luc Gibelin, vice-président de Région en charge du transport, considère que ce n'est pas un déficit mais un investissement.

Les conclusions de la conférence, sans appel

L'état avait annoncé l'été dernier la fermeture par phases entre l'automne et juillet de six des huit lignes Intercités de nuit, faute de rentabilité. Pour motiver ses décisions, il s'appuie sur une baisse de fréquentation de 25 % entre 2011 et 2016. Le 11 novembre dernier, s'est tenue une conférence à Perpignan menée par des experts européens du train de nuit, venue d'Allemagne, Suède, Danemark et Royaume-Uni. « Celle-ci a eu lieu ici, souligne Claire Brun, car le retour de notre train Paris-Port-Bou est un symbole fort, bien qu'il soit précaire et non quotidien contrairement aux besoins des habitants des P.O. ».



Un maillage européen indispensable pour les Intercités de nuit. © JPL

Il existe deux tendances opposées en Europe autour des Intercités de Nuit. Si la France démantèle la plupart de ses lignes, l'Autriche au contraire, déploie un réseau trans-européen de Hambourg jusqu'à Rome. Elle a repris les trains de nuit que la compagnie allemande DB avait abandonnés par manque de rentabilité, selon elle. Le bilan est aujourd'hui prometteur, avec une augmentation rapide de la fréquentation et l'obtention de bénéfices dès la première année de reprise. Actuellement, nous sommes à la recherche de modes longues distances sobres en énergie et en financements publics. Or le train de nuit coûte beaucoup moins cher qu'une nouvelle ligne LGV et pourrait correspondre à ces critères. L'Intercité de Nuit est efficace pour les trajets de 750 km à plus de 1 000 km. Il a un potentiel

pour les liaisons transversales et le maillage européen, qui sont actuellement insuffisamment assurés par le rail. Au final, le choix de relancer les trains de nuit pour compléter le « bouquet des transports » pourrait permettre de mieux valoriser les infrastructures existantes et de réévaluer la pertinence de certains projets d'infrastructures onéreux. En France, la qualité de service insuffisante pourrait expliquer une partie du déficit supposé. Il existe par ailleurs plusieurs zones d'ombre autour du bilan des trains de nuit. C'est pourquoi le collectif « Oui au Train de Nuit » demande actuellement un bilan indépendant en contactant des députés dans toute la France. Dans les PO, Romain Grau, Laurence Gayte et Sébastien Cazenove soutiennent cette demande.