

# La relance des trains de nuit, une bonne nouvelle pour l'écologie !

19 février 2021 / Vincent Doumayrou



Il y a peu encore, aux dires des officiels, le train de nuit n'était plus que relique du passé. Heureusement, raconte l'auteur de cette tribune, il renaît en Europe. Moins polluant que l'avion et la route, il réduit aussi les nuisances du « surtourisme », a des vertus décentralisatrices, et reste économique pour le voyageur... Attention au départ !

---

- Vincent Doumayrou est membre de *Ferinter, réseau de recherche sur les transports ferroviaires*. Il est aussi l'auteur de *La Fracture ferroviaire*. Pourquoi le TGV ne sauvera pas le chemin de fer, aux *Éditions de l'Atelier* et anime un blog.
- 

En 2017, le président de la SNCF, Guillaume Pepy, déclarait que, « *du temps où les trains de nuit existaient, il n'y avait pas énormément de monde dedans, sauf le vendredi et le dimanche. [...] J'ai fait mon service militaire, et j'ai aussi de la nostalgie, mais maintenant, on est dans un nouveau monde.* » L'année précédente, le gouvernement Valls avait décidé l'abandon de la quasi-totalité des trains de nuit, mettant un point final à la politique de déclin organisé de la SNCF : en 1980, ces trains transportaient en France environ 10 millions de personnes, contre 1,2 million en 2013, selon l'historien *Georges Ribeill*. L'universitaire *Yves Crozet* apportait sa caution savante à cette politique, estimant que ces trains « *appartiennent au passé, comme les bateaux qui traversaient l'Atlantique et ont régressé face à l'avion à réaction* ». L'avenir semblait appartenir à la génération « *EasyJet et Erasmus* » et comme la Deutsche Bahn (la SNCF allemande) abandonnait aussi les trains de nuit, leur fin semblait proche dans toute l'Europe.

Toute ? Non, car les chemins de fer autrichiens ont repris une partie des trains délaissés en Allemagne, et remis en place une offre au départ de l'Autriche. En France, le collectif *Oui au train de nuit*, né en Occitanie, s'est mobilisé pour défendre l'idée que ce mode de transport ne faisait pas partie des reliques du passé.



L'Intercités de nuit Paris - Briançon arrive à son terminus le 15 mars 2016.

Et les faits lui donnent raison : durant l'été 2020, l'entreprise ferroviaire **RegioJet** a lancé un train de nuit entre Prague et la côte croate, prévu pour trois liaisons par semaine, et devenu quotidien devant le succès rencontré, malgré la traversée de quatre frontières nationales. En décembre de la même année, quatre réseaux européens ont annoncé prévoir le lancement de liaisons entre Paris, Vienne, Berlin et Bruxelles. En 2021, conséquence des annonces du président Macron lors de son **interview du 14 juillet 2020**, deux trains de nuit doivent de nouveau relier Paris à Nice et aux Pyrénées, et le ministre chargé des Transports, Jean-Baptiste Djebbari, a mis à l'étude quatre autres itinéraires. La SNCF en a fait son chemin de Damas, en la personne de son PDG, Jean-Pierre Farandou, qui en défend désormais l'idée. Dans le grand public comme chez les écolos, le train de nuit est devenu le symbole d'une mobilité durable.

## **Moins jacobin que le TGV, le train de nuit pourrait relier Lyon et Bordeaux, Toulouse et Nantes**

Il ne répond pourtant qu'à une partie limitée des besoins de déplacement. En 2019, les trains de nuit autrichiens ont transporté 1,5 million de passagers, ce qui est peu rapporté

aux 36 millions transportés dans les trains de grandes lignes de jour en Autriche. De plus, le contexte sanitaire grève leur relance d'incertitudes.

Alors le train de nuit, qui a subi tant de blâmes, mérite-t-il tant de louanges ? Malgré les réserves qui précèdent, la réponse est oui. Selon l'entreprise de chemins de fer italiens **Trenitalia**, il n'émet que 30 grammes de CO<sub>2</sub> par passager-kilomètre, contre 180 pour l'avion et 85 pour le transport routier. À la différence de l'avion à bas coût, il n'induit ni hypermobilité ni « *surtourisme* » (pas de week-end à l'autre bout de l'Europe...). Il évite en outre la construction de lignes nouvelles, puisqu'il utilise un réseau construit pour l'essentiel au XIX<sup>e</sup> siècle, et s'avère économique pour le voyageur, car son billet couvre à la fois le déplacement et le coucher. De plus, grâce à lui, on se hâte lentement.

On y distingue trois niveaux de prestation : les places assises, dont l'autocar est le concurrent principal ; les couchettes, plutôt destinées aux groupes et aux familles ; enfin, les wagons-lits, plutôt rivaux de l'hôtellerie. Tous trois concurrencent aussi l'avion. Les SJ (la SNCF suédoise) ont relancé le train de nuit entre Stockholm et Malmö, là où le trajet prend quatre heures et demie de jour, y compris auprès de la clientèle d'affaires : sur les dessertes qu'il assure, le train de nuit peut être une solution face à tous les autres moyens de transport, pour toutes les couches sociales et tous les motifs de voyage.



En gare de Nancy, en janvier 2016.

Son créneau existe donc là où le trajet en train diurne, TGV ou non, prend plus de quatre heures environ. Au départ de Paris vers le reste de l'Europe, il peut permettre de rejoindre Berlin, Madrid et Rome, mais aussi, en France même, les Alpes, le Sud-Ouest, le Midi. Le train de nuit pourrait par ailleurs contrecarrer le centralisme du TGV, relier les Hauts-de-France et le Grand-Est avec le Midi, Lyon et Bordeaux, Toulouse et Nantes, etc. Par ailleurs, il peut effectuer des arrêts intermédiaires ; un train de nuit Paris-Rome desservirait Dijon, Parme, Bologne, Florence, et donc relierait les métropoles régionales de différents pays d'Europe.

Ses valeurs de lenteur, de salubrité et d'anticonsumérisme font de lui, par excellence, l'antidote au transport aérien et le symbole du transport ferroviaire. En France, la décennie Pepy a été pour le transport ferroviaire une décennie perdue : puisse la relance des trains de nuit poser la première pierre de la résurrection des chemins de fer, devenir le symbole d'une France et d'une Union européenne durables... Et puissent-ils devenir le plus bel hôtel d'Europe.

**Lire aussi :** [Train de nuit : le réveil se fait attendre](#)

**Source :** Courriel à *Reporterre*

**Photos :** .chapo Un train de nuit en garde de Vienne (Autriche). CC BY-SA 4.0

[Lukas3333/Wikimedia Commons](#)

. Paris - Briançon - CC BY-SA 4.0 [Damd071/Wikimedia Commons](#)

. Nancy - CC BY-NC-ND 2.0 [Renaud Chodkowski/Flickr](#)

- [Emplacement](#) : [Accueil](#) > [Tribune](#) >
- [Adresse de cet article](#) : <https://reporterre.net/La-relance-des-trains-de-nuit-une-bonne-nouvelle-pour-l-ecologie>