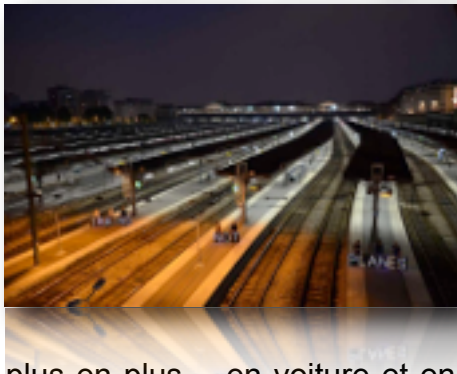


Alternative à la voiture et à l'avion, les trains de nuit vont... disparaître

Jadis l'un des meilleurs du monde, le chemin de fer français se dégrade par la place accordée au TGV et une vision comptable à courte vue, expliquent les auteurs de cette tribune. Ainsi, dès juillet, les trains de nuit disparaîtront, alors qu'ils représentent une alternative écologique vertueuse à l'avion et au transport routier.



Rendez moi mon train est un collectif de défense du transport en train.

Le réseau ferré français a été l'un des plus performants du monde. Malheureusement, la qualité de ce service public se réduit sous le coup d'une double dynamique. D'un côté, il est vampirisé financièrement par un TGV **réservé aux plus riches** et par les projets routiers. De l'autre, on casse l'offre de service au nom d'une lecture comptable à courte vue. Résultat : on se déplace de plus en plus... en voiture et en avion. Dernier épisode symptomatique de la courte vue du ministre des Transport et du président de la SNCF : la suppression de la quasi-totalité des trains de nuit.

Dans quelques semaines, à compter du 1^{er} juillet 2016, l'ensemble des lignes de nuit de la SNCF seront progressivement fermées, à l'exception de deux d'entre elles, qui ont obtenu un sursis : Paris-Briançon et Paris-Rodez-La Tour-de-Carol. Les lignes qui relient de nuit Paris à la Savoie, Nice, Toulouse-Cerbère/Latour-de-Carol, Toulouse et Rodez, et enfin Hendaye ainsi que la ligne dite Quadritranche (Luxembourg/Strasbourg-Nice/Cerbère) vont disparaître ¹.

D'aucuns pensent encore à construire un énième aéroport

Ces fermetures interviennent dans un contexte généralisé de démantèlement du réseau ferroviaire nocturne européen. La totalité des trains de nuit qui reliaient quotidiennement il y a encore dix ans Paris à la plupart des capitales voisines (Madrid, Rome, Berlin) ont été supprimés sans offrir la moindre alternative ferroviaire raisonnable. La Deutsche Bahn a ainsi décidé d'abandonner l'ensemble de ses trains de nuit d'ici à la fin de l'année 2016. Il devient impossible de voyager en Europe autrement qu'en avion ou en voiture.

Est-ce bien là le sens de l'histoire ?

¹ Les prochaines semaines sont décisives, n'hésitez pas à signer et relayer cette **nouvelle pétition** pour dire oui aux trains de nuit.



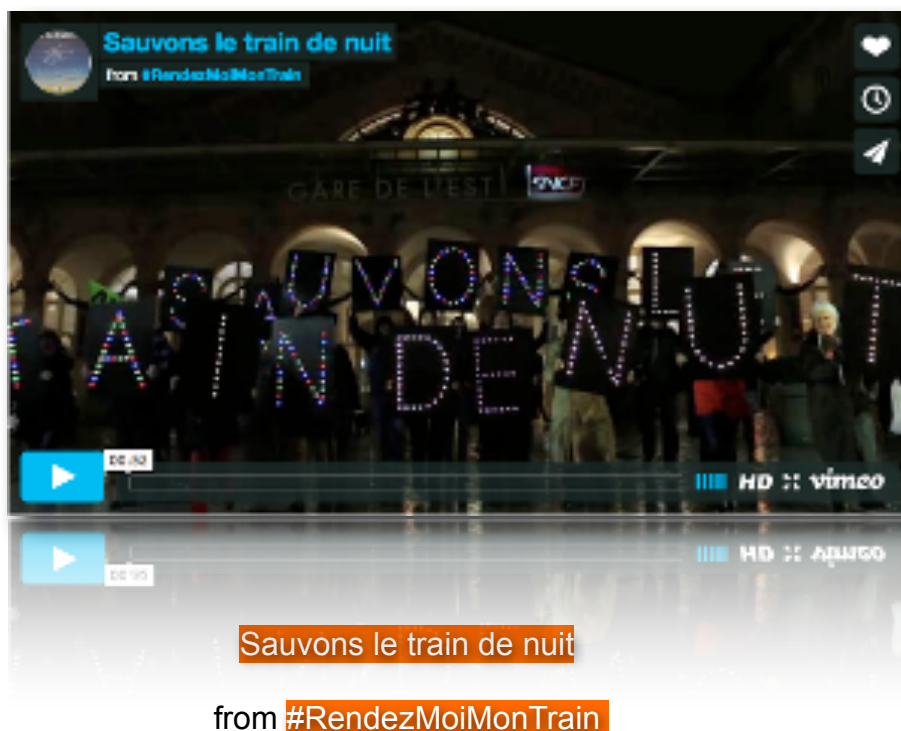
Au nom de la non rentabilité de ces lignes. Mais si l'argent manque, peut-être l'État pourrait-il réévaluer son soutien indirect au transport aérien ? C'est le seul mode de transport à **ne pas voir son carburant taxé**, engendrant un coût pour l'État de plus de 600 millions d'euros, auxquels s'ajoute un trou de 600 millions d'euros en raison du taux de TVA réduit sur les billets d'avions². Faites l'addition : ce sont 1,2 milliard d'euros par an non encaissés par l'État sur le seul trafic intérieur. Par ailleurs, le coût des aéroports locaux et les soutiens déguisés aux compagnies low cost montrent qu'hélas l'avion, pourtant ultra-polluant, a les faveurs des politiques publiques françaises. Et d'aucuns pensent encore à construire un énième aéroport...

Est-ce bien pertinent ? Pourquoi se gargariser de la COP21 et dans les faits favoriser les moyens de transport les plus polluants ?

Ces difficultés de financement sont aussi à chercher du côté du nombre de clients toujours moins nombreux des trains de nuit, découragés par le peu de soin accordé à ces lignes. Le matériel roulant a été négligé, les horaires n'ont pas été adaptés à la demande, et les services de restauration à bord ont été supprimés.

Ce modèle a de l'avenir

Pourtant, les trains de nuit ne sont pas un modèle dépassé. On peut même penser, compte-tenu des nouvelles habitudes de tourisme et de déplacements, que ce modèle a de l'avenir. Alors que de nombreuses personnes partent les week-end visiter leur famille ou une ville en avion low cost, pourquoi a-t-on laissé mourir à petit feu les trains de nuit au lieu de les rendre attractifs et adaptés aux nouveaux besoins ? Dans cette obscurité, l'Autriche apporte une lueur d'espoir : la compagnie ferroviaire nationale prend le relais de la *Deutsche Bahn* en annonçant de nouveaux investissements pour maintenir des lignes de trains de nuit reliant plusieurs villes européennes entre elles.



² Selon une étude par le Réseau action climat, "Le Transport aérien payé pour réchauffer le climat", 2015.

Depuis la suppression de nombreuses liaisons internationales en 2014, des citoyen-ne-s européen-ne-s se sont mobilisés. De nombreuses pétitions ont été lancées à travers l'Europe, et des actions de protestations ont eu lieu, y compris à Paris. Une coordination européenne, [Back on Track](#), a été créée : on y trouve des collectifs et syndicats allemands, anglais, danois, espagnols, français, néerlandais, suédois, suisses...³

En France aussi, le train de nuit rend un service public, et pourrait desservir tous les territoires. Il reste écologiquement vertueux et fréquenté par de nombreux-euses usagers-ères : bref, le train de nuit a de l'avenir, il suffit de le remettre au goût du jour. Raccrochons les wagons avant qu'il ne soit trop tard.

☛ Lire aussi : [Le train perd ce qu'il "avait d'imprévu, de rencontre et de poétique"](#)

Source :

Courriel à *Reporterre*

- Dans les tribunes, les auteurs expriment un point de vue propre, qui n'est pas nécessairement celui de la rédaction.

- Titre, chapô et inters sont de la rédaction.

Photos :

. chapô : [Rendez-moi mon train](#)

. couchette : [Flickr](#) (Mark R/CC BY-NC-ND 2.0)

³ Une [pétition a été remise](#) le 31 mai à la Deutsche Bahn forte de 30.000 signatures.