



TRAINS DE NUIT

On les croyait à jamais endormis, délaissés au profit de la vélocité des TGV et de l'aérien. Pourtant, les trains de nuit renaissent en Europe, plébiscités par une clientèle soucieuse de son bilan carbone. L'Autriche est à l'avant-garde de ce mouvement tandis que la SNCF reste attentiste, malgré la pression des collectifs d'usagers.

TEXTE : LAURY-ANNE CHOLEZ
PHOTOS : OLIVIER DONNARS
(AGENCE CIRIC)

Le soleil s'efface doucement derrière les contreforts du massif des Corbières, dans les Pyrénées catalanes. Le train semble flotter sur les lagunes des étangs du Narbonnais, dérangeant une volée de flamands roses, occupés à picorer leur dîner. Le roulis du wagon berce doucement les voyageurs qui, après avoir sombré dans les bras de Morphée, se réveilleront à Paris, une poignée d'heures plus tard. Ce train de nuit est l'un des deux derniers à sillonner l'Hexagone. Partant de la capitale, il dessert Toulouse, Rodez, Latour-de-Carol et Portbou, à la frontière espagnole. L'autre convoie les montagnards jusqu'à Briançon, au cœur des Alpes. Ces deux lignes sont les vestiges d'un vaste réseau progressivement démantelé. Une mise à mort annoncée par le gouvernement en 2016, sous prétexte d'un manque de rentabilité : 25 % du déficit des trains Intercités (ou trains d'équilibre du territoire [TET]) et seulement 3 % des passagers transportés.

Un discours également martelé par la SNCF, qui assure que ce réseau perd de l'argent du fait de la concurrence des vols low cost, du TGV et, plus récemment, des « cars Macron ». Une réalité économique contestée par des collectifs comme Oui au train de nuit ! Dans un rapport détaillé de 117 pages (1), ce collectif estime que la compagnie ferroviaire a sciemment sabordé cette activité en rendant le service moins attractif : absence de rénovation des wagons, difficultés de réservation, manque de communication sur l'offre... Même son de cloche du côté des élus comme Joël Giraud, député (PRG-LREM) des Hautes-Alpes et rapporteur général de la commission des finances de l'Assemblée. « L'abandon des trains de nuit est une décision politique, car on n'a jamais pu avoir les chiffres réels de leur non-rentabilité. » La SNCF semble ainsi avoir d'autres TGV à fouetter. Et faute d'investissements, les trains de nuit se sont endormis. En 2015, ils effectuaient 3,7 millions de kilomètres. Un chiffre tombé à 1,1 million en 2018.



À QUAND LE RÉVEIL

L'ÉCOLOGIE SALVATRICE

Comme pour certaines espèces en voie d'extinction, la prise de conscience écologique pourrait-elle les sauver de la disparition ? Poussés par le « *flygskam* » ou « *flight shame* » (la honte de prendre l'avion), les touristes les plus engagés reviennent désormais sur les rails. Figure de proue de cette tendance : la jeune activiste Greta Thunberg et ses 10 millions d'abonnés sur Instagram, qui suivent avidement ses pérégrinations ferroviaires à travers l'Europe. Le train reste en effet le champion toutes catégories du transport écolo. Selon les calculs d'Aurélien Bigo, doctorant sur la transition énergétique dans les transports à l'École polytechnique, voyager à bord d'un avion émet en moyenne 125 fois plus de gaz à effet de serre (GES) que de rouler en voiture et 1 500 fois plus de GES que de prendre le train si l'on tient compte non des émissions de CO₂ par kilomètre parcouru mais par heure de trajet (2).

En Europe, le secteur des transports est responsable d'un tiers des émissions de

CO₂, qui ont augmenté de 28 % depuis 1990. Une situation qui exaspère Karima Delli, députée du groupe Verts/Alliance libre européenne (ALE) et présidente de la commission transports et tourisme du Parlement européen, fervente partisane des trains de nuit. « *Si leur fréquentation a baissé toutes ces années, c'est qu'on a diminué drastiquement leur nombre. C'est logique. Et plus on les réduira encore, moins l'offre sera à la hauteur de la demande. Il est temps de changer la donne* », assure l'élue écologiste. Elle n'a aucun doute : le train de nuit est une alternative à l'avion pour « *toute une nouvelle génération écolo qui a grandi avec le low cost aérien et qui a envie d'un autre modèle* ». Le Parlement finance actuellement une étude sur la relance des trains de nuit dans le cadre du budget 2020. En attendant, plusieurs leviers d'action sont envisagés, comme une réforme sur la taxation du transport, dont les recettes pourraient financer des moyens de déplacement plus propres. Autre piste de réflexion : l'instauration d'une taxe kérosène sur le transport

aérien qui serait utilisée pour la relance des trains de nuit. « *On aimerait que les lignes directrices qui encadrent les aides d'État aux entreprises soient plus en faveur du ferroviaire. Et, à l'inverse, que toutes les aides accordées aux aéroports et compagnies aériennes sur des lignes où l'on peut prendre le train soient arrêtées* », explique Lucas Tripoteau, l'assistant parlementaire de Karima Delli. En France, les critiques politiques croissent en radicalité. En juin 2019, le député François Ruffin (LFI), soutenu par plusieurs parlementaires, a déposé un amendement à la loi sur les mobilités en vue d'interdire les vols domestiques pour des trajets inférieurs à deux heures et demie lorsqu'il existe une alternative ferroviaire. Des nouvelles qui réjouissent Pascal Dauboin, l'un des membres fondateurs de Oui au train de nuit ! « *Quand nous nous sommes lancés en 2016, nous n'étions ni soutenus ni considérés. Mais, aujourd'hui, les choses ont changé. On voit qu'il y a un véritable engouement*. » Fort d'une pétition signée par près de 180 000 per-

sonnes, le collectif assure qu'il existe désormais un réel potentiel et s'appuie sur les déclarations de l'ancienne ministre des Transports, Elisabeth Borne. En 2018, celle-ci annonçait très officiellement que les trains de nuit avaient « de l'avenir » en promettant un plan de 30 millions d'euros pour la rénovation des wagons des deux dernières lignes existantes.

UN ENGOUEMENT INSUFFISANT POUR LA SNCF

Une pétition, une déclaration ministérielle, un intérêt médiatique et politique : tout cela reste insuffisant pour convaincre la SNCF. D'autant que son ancien PDG, Guillaume Pepy, n'a jamais été un fervent partisan des liaisons nocturnes. « Depuis qu'ils ont disparu, parce que ça faisait perdre 100 millions d'euros chaque année au contribuable, c'est dingue le nombre d'amateurs et de fans des trains de nuit. Mais c'est un peu tard, il aurait fallu les utiliser avant », a-t-il déclaré dans une interview sur *France Inter* en 2017. Son successeur, Jean-Pierre Farandou, ne le contredit pas, listant dans le questionnaire que lui a adressé l'Assemblée nationale (3) l'ensemble des freins à la relance de telles lignes : une production onéreuse, une importante saisonnalité du trafic, un nécessaire et coûteux renouvellement du parc existant. « Il est prévu dans la loi d'orientation des mobilités (LOM) que l'État, dans un rapport qu'il établira avant le 30 juin prochain, étudiera de nouvelles lignes ferroviaires avec une amélioration de l'offre de trains de nuit, pour désenclaver des territoires, développer les liaisons nationales et intra-européennes et réduire l'empreinte carbone des transports. Il appartiendra à l'État, autorité organisatrice, de définir quelles seront les évolutions d'offre futures », tente de justifier la SNCF. Reste à savoir quand et comment l'engouement théorique du public va se convertir concrètement en trafic. À cet effet, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) a diffusé un questionnaire afin de connaître les besoins des voyageurs pour élaborer des propositions réalistes aux potentiels exploitants. Pour elle, pas question de s'appuyer sur les subventions – qui permettent aux deux lignes existantes de survivre – afin de faire filer les locomotives. Il faut trou-

ver un marché viable, peut-être avec les entreprises étrangères. « La SNCF a des coûts d'exploitation trop élevés. Nous sommes favorables à la concurrence car là où elle a été introduite, cela marche. Même si l'on sait que ce n'est pas la solution miracle », remarque Jean Sivardière, le vice-président de la Fnaut.

VERS DES MODÈLES MIXTES

En France, depuis 2011, la compagnie privée Thello, filiale de l'entreprise publique Trenitalia, exploite une ligne nocturne entre Paris et Venise. FlixTrain, opérateur ferroviaire privé allemand, réfléchit à l'ouverture d'un Paris-Nice. Signalons également l'existence d'un Moscou-Nice destiné à la clientèle russe – les billets n'étant pas vendus sur le marché français, en raison de la nécessité d'un visa pour traverser la Biélorussie. Cette ouverture à la concurrence inquiète toutefois certains syndicats de cheminots. « Quand on fait entrer un nouvel acteur sur le marché, il y a parfois du dumping social. Les conditions de travail

créer de la solidarité entre le transport de marchandises, qui apporte de l'activité, et le trafic voyageurs, qui apporte de la qualité, car leurs trains sont généralement plus ponctuels que ceux uniquement dédiés au fret », explique Éric Boisseau, président de l'association. Si les résultats de l'étude sont concluants, le LunaTrain prendra les rails dès décembre 2021. Un parcours de 1 400 kilomètres pour un trajet de maximum 15 heures. Une distance idéale selon le collectif Back on Track. C'est en effet à partir de 700 kilomètres que le train de nuit peut concurrencer l'aérien. Les trains de jour, eux, en sont difficilement capables, personne n'ayant envie d'avoir cinq changements – avec escales et nuitées à l'hôtel en perspective – pour partir en vacances en Europe. Faute d'offre adéquate, les voyageurs préfèrent les airs. Ces trajets internationaux « de proximité » sont pourtant loin d'être anecdotiques. Selon le rapport du collectif Oui au train de nuit !, sur les 164 millions de passagers aériens en France en 2017, 86 millions ont

“L'abandon des trains de nuit est une décision politique, car on n'a jamais pu avoir les chiffres réels de leur non-rentabilité.” (Joël Giraud)

sont souvent tirées vers le bas. De plus, le service n'est pas forcément meilleur. Dans les Thello, les gens se plaignent beaucoup de l'hygiène », constate Bruno Poncet du syndicat SUD-Rail. Il demeure d'ailleurs très circonspect face à une éventuelle relance par la SNCF. « En interne, on n'en entend pas du tout parler. Et si jamais il y a des appels d'offres, je pense que ce sera plutôt des filiales qui y répondront. Car tout est fait pour casser l'entreprise historique et la vider de son sens. »

Si officiellement la SNCF rechigne, elle demeure cependant attentive aux évolutions du marché. Sa branche « Réseau » cofinance en effet une étude de faisabilité pour une ligne entre Barcelone et Francfort qui desservirait également Berne et Strasbourg. Une idée de l'association Objectif train de nuit sur un modèle mixte de trafic fret et passagers. « Nous allons

volé vers des pays limitrophes ou proches de nous, donc des destinations potentiellement atteignables en train de nuit.

LA RÉUSSITE DE LA RELANCE EN AUTRICHE

Vienne se trouve justement à 1 200 kilomètres de Paris. La capitale de l'Autriche est aujourd'hui au cœur d'un réseau de trains de nuit, relancés en 2016 par la compagnie nationale ÖBB après le rachat d'une cinquantaine de wagons aux Allemands de la Deutsche Bahn (DB). Du matériel rénové et rebaptisé « Nightjet » (avion de nuit) qui dessert dix lignes en Autriche, Allemagne, Suisse et Italie. Début janvier, une nouvelle liaison Vienne-Bruxelles (1 100 kilomètres) a été inaugurée. Ces Nightjet remportent un franc succès avec 1,5 million de passagers sur les 260 millions de clients transportés par ÖBB



chaque année. Une niche qui s'avère prometteuse : elle est rentable sans aucune subvention publique et connaît une croissance de 10 % sur certains trajets. « Je pense qu'il faudra encore deux à trois ans avant que tout bascule. À ce moment-là, nous serons bien préparés », assurait Kurt Bauer, responsable des grandes lignes de trains de nuit des chemins de fer autrichiens, dans un reportage à la télévision suisse RTS. L'Autriche est loin d'être un cas isolé. En Suède, le gouvernement a annoncé qu'il allait débloquer 5 millions d'euros pour relancer les trains de nuit en 2022. Si la compagnie nationale des chemins de fer finlandais (VR) a tenté, dès 2006, de réduire son réseau, elle a fait marche arrière face à la mobilisation citoyenne. Depuis, le service a été relancé et les wagons modernisés. Au Royaume-Uni, la compagnie privée Caledonian Sleeper vient d'investir 173 millions d'euros dans de nouveaux wagons. Ça bouge aussi en Ukraine, dans les pays baltes, en République tchèque ou encore en Bulgarie. Bref, tout le réseau européen semble sur les rails pour un retour en grâce des liaisons nocturnes. Une excellente nouvelle pour les voyageurs prêts à plus de lenteur, voire nostalgiques d'une époque où le déplacement faisait partie intégrante du voyage, où la contemplation du paysage qui défilait derrière la vitre était propice aux rêveries. Car embarquer dans un train de nuit, c'est bien sûr être plus écolo, mais c'est également faire fi de l'injonction à la vitesse et à l'efficacité. Un modeste acte de résistance contre la célérité de notre société. 🌱

(1) « Le train de nuit. Une mobilité d'avenir », dossier d'investigation du collectif Oui au train de nuit !, 23 janvier 2020.

(2) Aurélien Bigo, « Impact du transport aérien sur le climat : pourquoi il faut refaire les calculs », The Conversation, 8 mai 2019.

(3) Les réponses de Jean-Pierre Farandou au questionnaire de l'Assemblée nationale (commission du développement durable et de l'aménagement du territoire) sont en ligne sur le site de l'Assemblée.