

Le train de nuit a besoin de matériel neuf avec une diversité de confort

Le train de nuit Lourdes-Paris circulera tous les jours à partir du 12 décembre. Pour relancer cette ligne et pour les 3 autres lignes déjà en circulation, 122 voitures couchettes sont en cours de rénovation.

Mais pour « Oui au train de nuit » cela ne suffit pas. Les voitures Corail rénovées sont du bon matériel, mais elles ne sont pas suffisantes à elles seules pour offrir un service de qualité. Un comble pour Lourdes : les voitures-couchettes ne sont pas accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR), voir encadré. Il n'y aura pas non plus de Sièges Inclinables, qui permettent un voyage à petit prix, plus confortable qu'en bus. Les voitures-lits manqueront aussi. Elles sont pourtant nécessaires pour la classe affaire, avec des compartiments 1, 2 ou 3 personnes et en option douche et WC privés. La SNCF dispose uniquement de couchettes et de voitures de jour. La variété des confort est pourtant la norme au niveau européen et elle permet que le train de nuit soit « un train pour tous », qui satisfasse tous les voyageurs.

Du matériel neuf est donc nécessaire. Le Rapport « TET » publié par le gouvernement en mai 2021 envisage d'ailleurs la commande de 600 voitures neuves. Cela permettra de diversifier le nombre de lignes, pour relier – entre autres – le Sud-Ouest à l'Est de la France.

Mais 6 mois après la publication du rapport, l'État peine toujours à financer le nouveau matériel. Lancer la construction est pourtant urgent, car cela prend du temps : entre 4 et 8 ans. Et chaque année de tergiversation rajoute autant de délais supplémentaires. Oui au train de nuit appelle donc les élus locaux, acteurs économiques, cheminots et usagers à interpeller le gouvernement et à participer à la réunion d'information et de débat à Lourdes le 12 décembre à 17h au Palais des Congrès, suivi d'une photo au départ du train en gare à 19h.

Besoin d'accessibilité PMR :

témoignage de David Toupé, parrain du train de nuit Paris-Lourdes

David Toupé, sportif de haut niveau paralympique, en fauteuil roulant, est aussi un utilisateur d'exception du train de nuit. A la demande de « Oui au train de nuit », il a accepté de devenir « parrain » du nouveau Lourdes-Paris. Il témoigne des besoins d'accessibilité :

« Je prends le train de nuit pour motif professionnel. En fauteuil roulant, c'est un périple : je réserve la couchette du bas, le plus près possible des portes d'entrée. Ensuite, du quai jusqu'à ma couchette je me transfère entièrement sur les fesses. Je demande de l'aide aux autres voyageurs pour porter mon fauteuil, que je démonte ensuite pour placer les roues sous la couchette et le reste à mes pieds. Ne pas oublier d'aller au WC avant de monter dans le train, car il n'y a aucun WC accessible PMR. Je me contente d'un brin de toilette à l'arrivée à Paris-Austerlitz. »

« Si je le fais malgré cette galère, c'est que je vois un grand intérêt dans le train de nuit : pour mes activités au Ministère des Sports et comme conseiller technique à la Fédération de

Badminton, j'ai de nombreuses réunions et des longues journées de travail de 9h à 17h à Paris. Avec le train de nuit, je peux partir tard le soir des Pyrénées. Et je voyage sans perte de temps, car je dors pendant le trajet. » Par contraste : « En avion tu te lèves à 3 heures du matin pour arriver à la réunion à 9 heures, éclaté ».

« Je le fais parce que je suis sportif et j'ai beaucoup voyagé dans toutes les conditions. Mais 99 % des personnes handicapées resteront exclues tant qu'il n'y aura pas de voitures accessibles PMR. Le manque de place pour les bagages et mon fauteuil est aussi un vrai frein. » Espérons qu'il y aura dans les plus brefs délais au moins une voiture accessible PMR dans chaque convoi, avec suffisamment de place pour les bagages !

[Photo à télécharger : David Toupé a participé aux Jeux Paralympiques de Tokyo 2021](#)



Les trains de nuit autrichiens bénéficieront prochainement de matériel modernisé