

Trains de nuit : sortir de la stratégie de découragement

Une grande partie des trains de nuit est en passe d'être démantelée. Pourtant, depuis quelques années, il ressort de plus en plus clairement que les Lignes à Grandes Vitesse (LGV) - du fait de leur coût très élevé - ne pourront pas remplacer les Intercités sur toutes les liaisons longues distances.

La Grande Vitesse oublie les Pyrénées et de nombreux départements du sud de la France. Elle oublie aussi les liaisons qui traversent l'Hexagone sans passer par Paris, depuis le sud-ouest vers le sud-est, l'est, le centre ou l'ouest. De plus, pour des liaisons de plus de 750 km, l'offre de nuit est un complément pertinent au train de jour, car elle permet d'arriver tôt le matin. Point positif, l'État a récemment refinancé les Intercités de jour. Nous sommes donc à un tournant, et les habitants des Pyrénées ont un rôle à jouer pour réaffirmer que les Intercités de nuit ont eux aussi une place à retrouver.

Il s'agit de mettre fin à la stratégie de découragement qui s'est mise en place depuis plus d'une décennie. Les voyageurs se voient en effet découragés de multiples façons. Bien souvent les trains de nuit apparaissent très tardivement à la réservation : 2 semaines avant le départ, au lieu de 3 mois, alors que les voyageurs de nuit sont ceux qui réservent le plus à l'avance. La mise en vente tardive serait justifiée « pour travaux ». La SNCF pourrait toutefois éviter de pénaliser le train de nuit, en le faisant apparaître avec un avertissement, « non encore ouvert à la réservation » ou « susceptible d'annulation ». Dans la situation actuelle, le train reste simplement invisible. Au guichet, le voyageur s'entend souvent répondre que le train de nuit n'existe plus. La fenêtre de temps où l'on peut effectivement acheter un billet est d'autant plus étroite que 2 heures avant le départ à Tarbes, ce n'est plus possible non plus : « car le train est déjà parti de Bayonne »...

Autres stratégies de découragement : depuis 2011, la Palombe Bleue fait un détour de 200 km par Toulouse, avec des horaires beaucoup moins attractifs. Les correspondances à la frontière sont désormais absurdes ou inexistantes avec les Grandes Lignes espagnoles. Le train ne circule plus que 3 jours par semaine, ce qui réduit sa visibilité. Le voyageur n'est pas très sûr d'arriver à temps à destination : au 1er trimestre 2017, sur 106 circulations programmées du Paris-Tarbes-Irun, 49 ont été annulées ou sont arrivées avec plus de 15 minutes de retard. Malgré tous ces efforts pour décourager les voyageurs, la Palombe Bleue a toujours ses usagers fidèles et les trains affichent souvent complet... sans que la SNCF ne rajoute de wagons pour satisfaire la demande. Au contraire, la SNCF a réduit de 4 à 3 wagons les trains de nuit vers Rodez

et Latour-de-Carol, qui affichent pourtant eux-aussi fréquemment complet. Un vrai sabotage du service...

Face au bluff de la SNCF, dont le PDG a déclaré que "il n'y avait pas énormément de monde dedans", ne pas s'exprimer accélère le démantèlement. La mobilisation est donc nécessaire. Les usagers, cheminots et élus de l'Occitanie et du Sud Aquitaine (65 et 64) sont invités pour une action ensemble à la gare de Pau pour la Palombe Bleue, ce vendredi 14 avril de 18h à 22h : défendons ensemble le train de nuit !

Pétitions et informations sur ouiautraindenuit.wordpress.com