

Le sauvetage des trains de nuit en bonne voie

La Région Occitanie a annoncé jeudi 27 avril le retour du train de nuit Paris-Perpignan-Port Bou. La mobilisation conjointe des élus, des cheminots et des usagers a permis de sensibiliser le Ministère de l'Écologie et la SNCF en faveur de ce mode de transport. Quelques jours auparavant, les 21-23 avril, SNCF Intercité a organisé un brainstorming pour "réinventer le train de nuit". SNCF Intercité redécouvre l'intérêt des trains de nuit et se montre de plus en plus favorable à leur maintien, voire même au retour des trains spéciaux couchette. Ceux-là même qui manquent cruellement à l'activité lourdaise.

Les raisons ne manquent pas : le train de nuit est en effet extrêmement pratique. Sur des liaisons de plus de 750 km, il permet d'arriver tôt à destination, en optimisant le temps par un voyage durant notre sommeil : "Paris est à une heure du sud de la France : 1/2 heure pour s'endormir et 1/2 heure pour se réveiller". Le tout pour un prix attractif, ce qui constitue aujourd'hui un argument de vente décisif.

Au niveau européen, l'Autriche relance un réseau de trains de nuit en Europe comme alternative écologique à l'aviation, COP-21 oblige. Cette solution est moins onéreuse et plus rapide à mettre en place que les Lignes à Grande Vitesse (LGV), qui de toutes façons ne pourront être construites pour toutes les destinations. Elle a aussi un avantage supplémentaire. Le train de nuit est pertinent pour des distances plus longues que les trains de jour : 1000 km voire jusqu'à 1500 km ! C'est donc un outil d'avenir pour le climat. Et il fut trop longtemps sous-estimé.

Après le retour du Paris-Port Bou, les négociations pourraient également rapidement aboutir pour le Paris-Tarbes-Irun qui reste menacé de démantèlement au 1er juillet.

Le prochain défi consistera à recréer un parc de voitures couchettes : l'État a pour l'instant validé de rénover un nombre limité de rames en 2018. Tôt ou tard, la commande de matériel neuf devra être envisagée. L'entreprise CAF est la seule dans l'Hexagone à avoir récemment fabriqué des voitures couchettes - pour le Royaume-Uni. Avec la construction de matériel roulant à Bagnères de Bigorre, et en étant exclues de la Grande Vitesse, les Hautes-Pyrénées sont donc bien situées pour se positionner comme moteur du retour des trains de nuit.

A l'image du Département qui a voté une motion pour relancer le Paris-Tarbes-Irun en service quotidien, l'implication des collectivités locales et même des acteurs économiques est nécessaire pour la relance des trains de

nuir. Par exemple, proposer des packs "train de nuit + offre locale" permettrait la promotion simultanée du train de nuit et du territoire. Les acteurs gagneront à se manifester sans attendre auprès de SNCF Intercités, de l'État et de la Région pour peser dans les négociations et exprimer l'intérêt du train de nuit pour le territoire. Dans ce contexte, le retour des trains de nuit pourrait même devenir une priorité départementale...