

Le rapport Spinetta « oublie » le climat et le train de nuit : Train ou avion, que restera-t-il pour désenclaver les Pyrénées ? (Communiqué "Oui au train de nuit")

Le rapport Spinetta sur « l'avenir du transport ferroviaire » a été rendu public le 15 février. Il pose un constat que le collectif « oui au train de nuit » partage : « une insatisfaction croissante, de la part des usagers [...], l'offre est en recul ». Pour rappel, de nombreux Intercité de nuit, dont le Paris-Tarbes-Irun, ont été supprimés en 2016-2017. Malheureusement, le rapport émet des propositions préoccupantes pour les usagers : supprimer de nombreuses « petites lignes » et privilégier les métropoles au risque de délaisser de nombreux territoires ruraux.

De nombreux témoignages d'usagers du sud de la France soulignent la difficulté de se déplacer depuis le démantèlement des trains de nuit. Or le rapport Spinetta va encore plus loin dans une logique comptable : « Au-delà de 700 kilomètres, le coût de production d'un siège kilomètre-avion est inférieur au coût de production d'un siège kilomètre-train ». « Pour le TGV [...] le coût est un peu inférieur à 6 centimes d'euros du siège kilomètre offert [□] alors qu'il est d'environ 5 centimes pour une compagnie low-cost ». Et pourtant, un avion émet près de 200 kg de CO<sub>2</sub> par passager pour un trajet de 750 km (Paris-Tarbes) contre 9,35 kg pour le train (source ADEME). Or à l'avenir émettre du CO<sub>2</sub> aura un coût. La Loi de Transition Energétique prévoit une taxe sur la tonne de CO<sub>2</sub> émise : de 56 euros en 2020 à 100 euros en 2030. Il sera donc nécessaire d'ajouter 1,3 à 2,4 centimes au coût de production de l'avion qui devient alors de 6,3 à 7,4 centimes / km, soit plus que le train. Pour l'instant, l'aviation est totalement exonérée de taxe sur le carburant, ce qui représente un manque à gagner de 2,8 milliards par an pour l'État. D'importantes subventions régionales en faveur du low-cost faussent également la concurrence.

En affirmant que « la zone de pertinence économique du TGV est limitée aux destinations de trois heures et moins », le rapport conduit à rechercher une solution alternative pour les nombreuses villes du sud situées à plus de 4 heures par TGV de Paris. Or il existe une alternative « oubliée » par l'ancien PDG d'Air France, M. Spinetta : le train de nuit présente de sérieux atouts qui permettraient de compléter l'offre TGV. Point positif, interrogée sur le rapport Spinetta, la Ministre des Transport regrette qu'« on laisse se dégrader

la qualité du service dans les trains de nuit jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de voyageurs et qu'on arrête ces trains ».

La mobilisation « Oui au train de nuit » continuera avec une semaine d'action européenne du 7 au 15 avril. Les arguments sont nombreux : le train de nuit est le seul transport à faible empreinte environnementale pour arriver tôt à destination et faire l'aller-retour dans la journée. « Avec les trains de nuit, une heure suffit pour traverser l'Hexagone : 1/2 h pour s'endormir, et 1/2 h pour se réveiller ».



Mobilisation pour la « dernière » circulation du train de nuit Paris-Tarbes-Irun le 1er juillet 2017 : « moins cher que le TGV et plus écolo que l'avion ».