

La ministre des Transports dit « Oui les trains de nuit ont de l'avenir ! »

Les négociations continuent pour la desserte de Tarbes

La ministre des Transports [Élisabeth Borne](#) a emprunté l'Intercité de nuit Paris-Briançon samedi 22 septembre. « *Je comprends et partage l'attachement aux trains de nuit : ils sont une bonne solution pour l'accessibilité des territoires, un atout pour leur développement économique et touristique* », a-t-elle déclaré. Elle a annoncé dès son arrivée la prolongation au-delà de 2020 des 2 lignes existantes Paris-Rodez/Toulouse/Latour de Carol et Paris-Briançon, ainsi qu'un financement pour la rénovation des voitures-couchettes à hauteur de 30 millions d'euros. Il y aura aussi une recherche de solutions pour amplifier l'offre.



La Ministre des Transports Elisabeth Borne arrive par le train de nuit Paris-Briançon "J'ai fait un bon voyage, je suis arrivée à l'heure."

Après la réouverture du Paris-Perpignan-Portbou en juillet 2017, c'est une deuxième victoire pour le collectif « Oui au train de nuit » et pour les 62 000 personnes qui ont signé la pétition sur change.org/p/oui-au-train-de-nuit. Pour le Vice-Président aux Transports de la Région [M. Jean-Luc Gibelin](#), « *la Région Occitanie a eu raison de se mobiliser pour maintenir les dessertes de nuit jusqu'à participer au financement pour Cerbère ! L'État doit rénover les voitures couchettes et remettre une liaison sur Tarbes* ». La Région continue donc les négociations, aussi bien pour prolonger au-delà de 2020 la branche vers Perpignan-Portbou que pour relancer la desserte vers le 65.

Sortir de la stratégie anti - trains de nuit

Les Intercités de nuit ont longtemps été le parent pauvre de la SNCF. Le gouvernement précédent n'a maintenu que 2 lignes sur 8, en invoquant deux raisons sommaires : une baisse de la fréquentation artificielle et un déficit qui n'est pas spécifique aux trains de nuit (voir encadré).

L'Intercité de nuit est une mobilité pratique, simple, « bas carbone » et peu énergivore qui augmente l'attractivité des territoires pyrénéens. Le voyage Tarbes-Paris en TGV dure 5 heures. Il faut plus de 7 heures en TGV ou Intercité au départ de Tarbes pour arriver à Nantes, Lille, Strasbourg, Dijon ou Nice. Des voyages de jour de telles durées sont peu

attractif. Par contre, le "saut de nuit" permet de parcourir sans perte de temps des distances de 600 à 1400 km.

Pour avancer vers un déploiement plus ambitieux des Intercités de nuit, une semaine d'action européenne aura lieu du 30 septembre au 12 octobre. Le rendez-vous est déjà fixé à Tarbes dès le dimanche 30 septembre, dans le cadre du village Alternatiba des alternatives solidaires et écologiques. Venez participer à l'atelier sur les mobilités à 11h30 et à la photo à 16h sur le parvis de la Mairie de Tarbes pour exprimer le besoin de retour des trains de nuit !

Zoom sur les mauvaises raisons de la suppression des trains de nuit

Une vraie-fausse « baisse de la fréquentation » :

La direction SNCF Intercités a confirmé l'analyse des ONG montrant que l'argument « fréquentation » est biaisé. En effet, les taux d'occupations sont élevés (autour de 50%) et constants. C'est le nombre de trains en circulation qui s'est fortement réduit depuis 2011. Pour leur part les voyageurs plébiscitent les aspects pratiques du train de nuit.

Un « déficit » qui n'est pas spécifique aux Intercités de nuit :

Les TER ou les bus urbains s'autofinancent dans le meilleur des cas à 50%, les routes sans péage sont payées à 100% par le contribuable et les aéroports régionaux ont eux-aussi besoin de subventions publiques. Au final toutes les mobilités ont besoin de concours public.

Par ailleurs, le « déficit » provient d'abord de la mauvaise qualité de service (jusqu'à un tiers des trains déprogrammés ou annulés). Même ainsi, le besoin de subventions, calculé en voyageur*kilomètre, reste plus faible que celui des Intercités de jour.

Dans le même temps, l'Autriche a déployé un réseau de trains de nuit de Hambourg jusqu'à Rome qui s'autofinance. Cet exemple démontre aujourd'hui combien les arguments anti trains de nuit ne sont plus d'actualité.