

Vœu présenté par le Groupe Ecologiste

Pour le redéploiement des trains de nuit

Au début des années 1980, les trains de nuit desservait environ 550 villes françaises. Au début des années 2000, il existait encore 67 trains de nuit quotidiens dans notre pays. Mais les dernières décennies ont vu les lignes ferroviaires nocturnes fermer les unes après les autres, victimes de la concurrence représentée par le TGV et par l'irresponsable développement des vols aériens *low cost*.

Il ne subsiste aujourd'hui en France que deux lignes domestiques : Paris-Briançon et Paris-Rodez/Latour-de-Carol/Cerbère, ainsi que quelques lignes internationales, notamment Paris-Venise exploitée par la compagnie italienne Thello.

Pourtant, le train de nuit constitue une solution pour désenclaver des territoires en même temps qu'une alternative écologique à l'avion. Il existe aujourd'hui une réelle demande de la société, en constante augmentation, liée à une prise de conscience écologique. De plus en plus de personnes, notamment au sein des jeunes générations, ne veulent plus prendre l'avion pour ne pas émettre de CO₂. Dans les pays du Nord, comme la Suède, ce mouvement de fond a permis la renaissance des trains de nuit. Ces lignes intéressent aussi bien des professionnels que des familles ou des touristes. Elles permettent d'économiser une nuit d'hôtel et évitent de perdre du temps dans sa journée. Cela rejoint aussi le souhait de beaucoup de touristes de retrouver le temps long, de vivre une expérience de voyage.

Les fermetures de lignes de trains nocturnes ont toujours été justifiées par une absence de rentabilité, ce qui était particulièrement injuste alors que, ramené au coût par passager et par kilomètre, le train de nuit est celui qui consomme le moins d'argent public (à l'inverse du TGV qui nécessite des investissements considérables).

L'exemple de l'Autriche montre que le train de nuit a un avenir. Depuis 2016, 40 millions d'euros y ont été investis dans les trains nocturnes, où il existe aujourd'hui 28 lignes. La fréquentation annuelle atteint presque 1,5 million de passagers et le chiffre d'affaires est estimé à 100 millions d'euros.

L'Etat semble avoir pris conscience de l'intérêt de relancer les trains de nuit :

- lors de son interview du 14 juillet 2020, le président de la République a justement promis dans le cadre de sa politique de transition écologique de mettre l'accent sur les liaisons ferroviaires nocturnes ;
- en septembre 2020, le plan France Relance a prévu la relance des lignes Paris-Nice et Paris-Tarbes, grâce à un financement de 100 millions d'euros pour la rénovation de 50 voitures d'ici à 2022 ;
- dans un entretien accordé au *Parisien* le 31 janvier dernier, le ministre des transports a annoncé son « ambition » d'avoir « une dizaine de trains de nuit en 2030 », tout en soulignant que ce ne sont à ce stade que « des hypothèses qu'il faut affiner ».

Si cette évolution positive est à saluer, la stratégie de l'Etat reste encore très floue. Au-delà d'une ambition, c'est un plan d'actions, avec des moyens et un calendrier, qui est nécessaire, afin d'investir sur la rénovation des rails, sur le matériel roulant, tout en travaillant concrètement sur le confort et l'intimité des passagers : de meilleures couchettes, des douches et lavabos, des prises, des compartiments réservés aux femmes ou encore des services de restauration, des espaces pour ranger les bagages, vélos, poussettes... Il faut aussi travailler sur les prix. Le trajet Vienne-Bruxelles, par exemple, est aujourd'hui accessible à partir de 50 euros, donc moins cher qu'un simple aller-retour Châteauroux-Orléans en plein tarif.

L'un des premiers choix faits par le gouvernement face à la crise a été de soutenir massivement l'aviation et l'automobile. Le secteur ferroviaire, trains de nuit compris, ne mérite-t-il pas le même soutien ?

L'étude présentée en 2020 par le collectif « Oui au train de nuit » mérite d'être approfondie. Pour un coût estimé de 1,5 milliard d'euros d'investissement initial (à étaler sur une décennie) et 1 milliard d'euros par an en fonctionnement, elle propose un réseau de 30 trains nocturnes à l'horizon 2030 (15 liaisons nationales et 15 liaisons intra-européennes) qui pourrait permettre le report de plus de 10 millions de passagers par an des modes aérien et routier vers le ferroviaire. D'après les facteurs d'émissions indiqués par l'Agence Européenne pour l'Environnement, cela correspondrait à 1,9 million de tonnes de CO2 évitées chaque année. Avec ces 30 lignes, ce sont 85 % des passagers aériens des lignes radiales nationales (Paris-province), 75 % des passagers des lignes transversales intérieures (province-province) et 30 % des passagers à destination de l'Europe qui se verraient proposer une alternative en train de nuit direct.

En conséquence, le Conseil régional Centre-Val de Loire, réuni le 18 février 2021 à Orléans, demande au gouvernement d'aller au-delà d'une simple « ambition » pour la relance d'un service public des trains de nuit. Cela suppose la préparation d'un véritable plan d'actions, qui pourra se baser sur l'étude présentée en 2020 par « Oui au train de nuit ».

Adopté à l'unanimité - Non participation au vote de Monsieur Pierre Commandeur