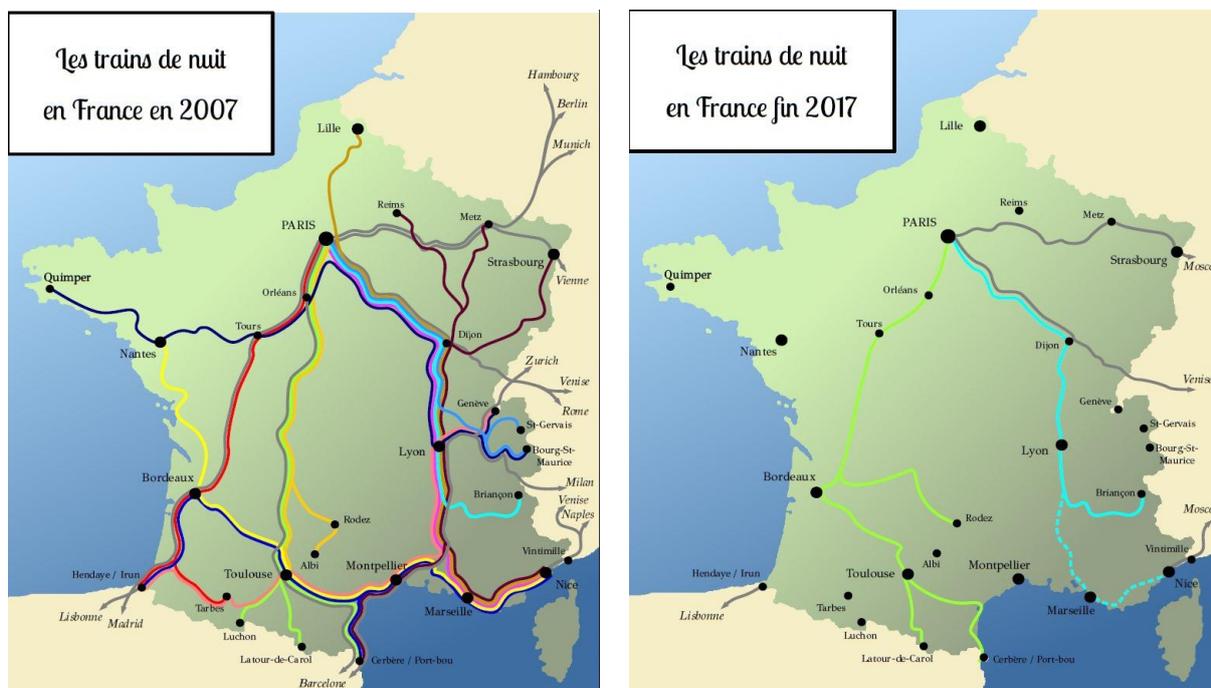


Réforme SNCF : ne pas oublier les trains de nuit et le climat.

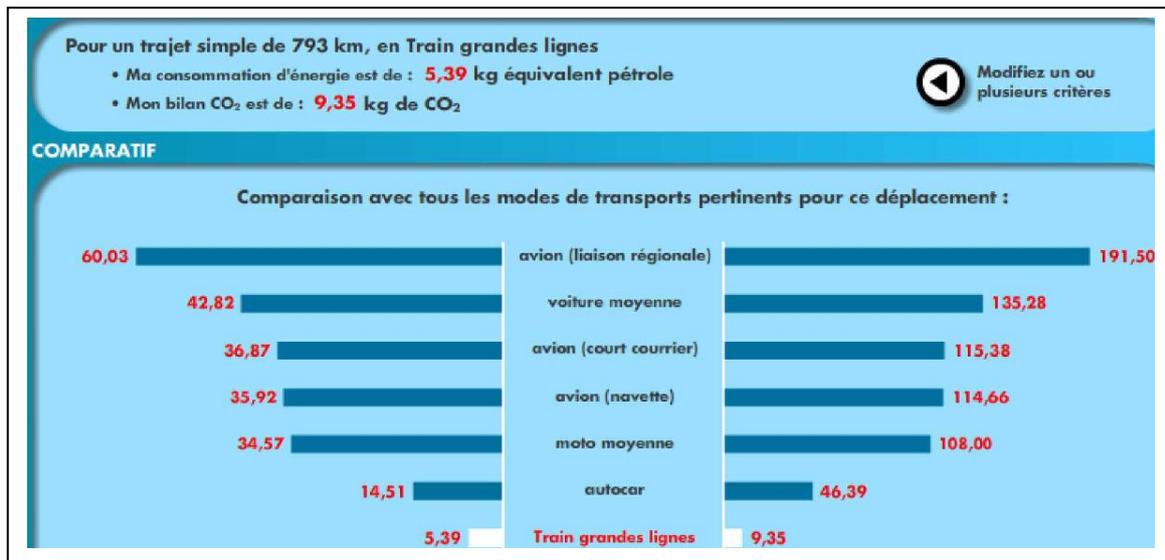
La réforme du transport ferroviaire est lancée. Le rapport Spinetta a posé un constat que le collectif « oui au train de nuit » partage : des retards de plus en plus nombreux, un défaut d'information aux usagers, une offre « en recul ». Pour rappel, de nombreux Intercité de nuit ont été supprimés ces dernières années (voir carte ci-dessous). La Ministre des Transports regrette aussi qu'« *on laisse se dégrader la qualité du service dans les trains de nuit [...] et qu'on arrête ces trains* ».



Démantèlement des trains de nuit entre 2007 et 2017

Le rapport Spinetta proposait de réduire le transport ferroviaire aux zones urbaines/périurbaines, et aux dessertes à grande vitesse entre les principales métropoles, condamnant ainsi les lignes à faible trafic. Le gouvernement semble décidé à préserver les « petites lignes » mais s'interroge sur la viabilité du « tout TGV ». En affirmant que « *la zone de pertinence économique du TGV est limitée aux destinations de trois heures et moins* », le rapport Spinetta conduit à rechercher une solution alternative pour les nombreuses villes du sud situées à plus de 4 heures par TGV de Paris et pour les liaisons transversales (les trajets Nice-Bordeaux, Perpignan-Nantes, ou Tarbes-Strasbourg demandent plus de 8h en train de jour !). Il existe une alternative « oubliée » par M. Spinetta : le train de nuit qui présente de sérieux atouts en termes d'impact sur le climat (voir tableau ci-après), de sûreté et de coût. Malgré la mauvaise qualité de service, les trains de nuit ont des taux d'occupation élevés et ils sont plébiscités par leurs utilisateurs. Les voitures-couchettes ont besoin d'être renouvelées, il manque juste une volonté de l'État pour relancer l'activité, ce qui permettrait de très bien compléter l'offre TGV.

Le gouvernement veut réformer la SNCF en profondeur et très vite, mais il a pris aussi des engagements pour le climat. Si le rapport Spinetta est suivi, l'avion remplacerait le rail sur de nombreuses destinations : « *Au-delà de 700 kilomètres, [...] 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 aérienne low-cost* ». Pourtant, pour un trajet comme Paris-Pau de 800 km, un avion émet près de 200 kg de CO₂ par passager contre 9,35 kg pour le train (voir comparatif ci-dessous). Or émettre du CO₂ a un coût. La Loi de Transition Énergétique prévoit une taxe sur la tonne de CO₂ en forte progression : de 56 € en 2020 à 100 € 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. La transparence des coûts et les externalités positives redonnent l'avantage au train. Sans compter les importantes subventions régionales en faveur du *low-cost* qui faussent la concurrence.



Comparatif des impacts en terme d'émissions CO₂ et consommation d'énergie pour un trajet PARIS-PAU (source ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie)

Avant toute réforme sur le transport ferroviaire et face au mur de l'urgence climatique, la mobilisation «Oui au train de nuit » se poursuivra pour défendre une certaine vision de l'aménagement du territoire et des modes de vie futurs. Une semaine d'action européenne est prévue du 7 au 15 avril. Les arguments sont nombreux et doivent peser dans les décisions : le train de nuit est le seul transport à faible empreinte environnementale pour parcourir 800 km, 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 ».

Collectif « Oui au train de nuit »
pétition : change.org/p/ouiautraindenuit
ouiautraindenuit.wordpress.com
ouiautraindenuit@ntymail.com
facebook.com/ouiautraindenuit
twitter.com/ouiautraindnuite