

## UNE MOBILITE « BAS CARBONE » PRATIQUE ET APPRECIÉE

Depuis les années 2000, le nombre de lignes de train de nuit en France est en forte régression et leur démantèlement s'accélère.

Parallèlement, il y a aujourd'hui urgence à repenser notre mobilité. L'avion et la voiture individuelle, particulièrement énergivores, assurent une part importante des déplacements très longue distance. Négligé ces dernières années, le train de nuit présente bien des avantages car il offre une solution de mobilité performante, économique et écologique. Relancer les trains de nuit pourrait permettre de concilier les engagements pris lors de la COP21 avec les contraintes budgétaires actuelles. Plusieurs pays européens ont déjà montré que le train de nuit permet un report modal rapide et à moindre coût.

## CAHIER D'ACTEUR

### Du collectif d'usagers « Oui au train de nuit » Pour une solution de mobilité propre sur les longues distances.

#### LE COLLECTIF D'USAGERS « OUI AU TRAIN DE NUIT »

Le collectif d'usagers « Oui au train de nuit » s'est formé au printemps 2016, après l'annonce par l'État de la suppression de la plupart des lignes Intercités de nuit.

Soutenus par des associations environnementales, des élus et des cheminots, nous organisons des rassemblements dans les gares pour demander le redéploiement des trains de nuit. Nous sensibilisons les élus des territoires concernés et nous surveillons les dysfonctionnements des lignes maintenues pour assurer leur pérennité.

Notre pétition [www.change.org/p/ouiautraindenuit](http://www.change.org/p/ouiautraindenuit) a recueilli 54 000 signataires.

400 articles de presse ont été produits à ce jour par le collectif.

Retrouvez notre enquête détaillée sur les dysfonctionnements et le potentiel des trains de nuit sur : [ouiautraindenuit.wordpress.com](http://ouiautraindenuit.wordpress.com)

#### Publications du Collectif « Oui au train de nuit »

[twitter.com/ouiautraindenuit](https://twitter.com/ouiautraindenuit)

[facebook.com/ouiautraindenuit](https://facebook.com/ouiautraindenuit)

[change.org/p/ouiautraindenuit](http://change.org/p/ouiautraindenuit)

#### Contact :

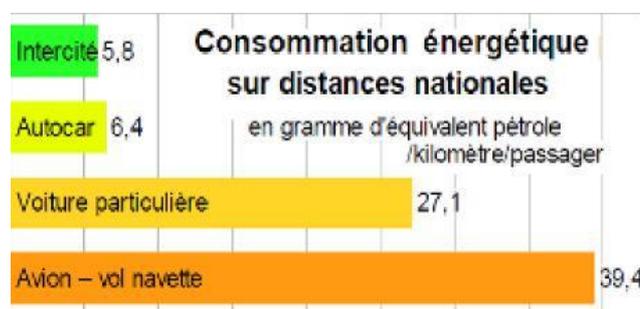
[ouiautraindenuit\(a\)ntymail.com](mailto:ouiautraindenuit(a)ntymail.com)



## TRAINS DE NUIT : UNE SOLUTION DE MOBILITE PROPRE SUR LES LONGUES DISTANCES

### Un gisement de report modal

La loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) encourage, pour le transport des personnes, le report modal du transport routier par véhicule individuel vers le transport ferroviaire. Elle prévoit même « une diminution de la part du routier et aérien domestique de l'ordre de 2 % dans les transports passagers entre 2013 et la période 2024-2028 ». Les trains de nuit peuvent y contribuer sérieusement.



Le ferroviaire est aujourd'hui peu émetteur d'émissions de gaz à effet de serre comparé aux autres modes de transport. Cela est dû à une meilleure efficacité énergétique du mode ferroviaire par passager transporté, et à un mix énergétique peu émetteur de CO2. Qui plus est, les trains de nuit ont un bilan énergétique favorable car ce sont des trains à forte capacité et avec un bon taux d'occupation. Ils peuvent servir de levier à une transition énergétique nationale aux objectifs ambitieux.

Au-delà de 750-1000 km le TGV perd de son attractivité : il demande plus de 4 heures de trajet pour un coût élevé et la clientèle « affaires » se reporte sur l'avion. Il faut donc s'interroger sur la viabilité du « tout TGV » et rechercher une solution alternative pour les nombreuses villes 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 !).

Les trains de nuit ont une portée de 1500 km qui donne accès à un gisement important de report modal : il y a 70 millions de passagers sur les vols entre la France et l'UE et 25 millions sur les vols intérieurs (chiffres 2016).

Les trains de nuit présentent de plus des avantages uniques :

- \* pouvoir arriver tôt le matin
- \* pouvoir partir après une journée de travail
- \* pouvoir arriver en centre-ville aux heures où il y a des transports en commun.
- \* pouvoir traverser l'hexagone en une heure « 1/2 heure pour s'endormir et 1/2 heure pour se réveiller ». Soit un gain d'une (demi-)journée !

*Les trains de nuit en complément des TGV :*

Paris	Barcelone	Train
07:11	13:34	TGV
10:07	16:34	TGV
12:07	19:31	TGV
14:07	20:34	TGV
16:07	22:44	TGV
<b>Vide de circulation pendant 15 heures</b>		
<b>L'ICN peut compléter l'amplitude horaire :</b>		
20:23	08:05	Talgo par Cerdère
22:30	08:00	ICN par le Perthus
07:11	13:34	TGV

Relancer l'activité des trains de nuit permettrait de fournir une solution de transport de longue distance propre complétant très bien l'offre TGV.

Enfin, les trains de nuit favorisent l'intermodalité en permettant le transport de vélos et la synchronisation avec les transports en commun. Leur développement permettra un report modal global (vers le vélo, la marche, les transports en commun) et une hausse du taux de remplissage des wagons.

## Une mobilité pratique et appréciée malgré la dégradation du service

Les trains de nuit offrent un maillage fin du territoire grâce à un grand nombre d'arrêts. Ils permettent ainsi de désenclaver les régions périphériques, rurales ou montagneuses.

Leur fréquentation est satisfaisante malgré les difficultés rencontrées par les usagers.

- réservation délicate : les trains de nuit sont souvent introuvables à la vente jusqu'à 2 semaines avant la date de départ, sans aucune information donnée sur les horaires ni même l'existence de ces trains)

- nombreux retards et annulations : sur 223 circulations programmées du Paris-Tarbes-Irun, un tiers a été annulé ou n'est pas arrivé à destination. Seulement 57 % sont effectivement arrivées avec moins de 15 minutes de retard.

La Ministre des Transports regrettait aussi qu'« on laisse se dégrader la qualité du service dans les trains de nuit [...] et qu'on arrête ces trains ».

*Les trains de nuit sont souvent complets :*



Destination	Train Complet
21h22 Briançon	Train Complet
21h22 Nice Ville	Train Complet
21h39 Latour de Carri	Train Complet
21h39 Port Bou	Train Complet
22h52 Rodez	Train Complet

*La SNCF communique que la fréquentation du service ICN diminue. En réalité les ICN ont un bon taux d'occupation et ils affichent souvent complet.*

## Des coûts compétitifs

Le coût des trains de nuit, ramené par passager et par kilomètre, est inférieur à celui des Intercités de jour et des TER, ce qui montre leur potentiel.

## En intégrant les coûts environnementaux les trains de nuit prennent la tête des solutions de mobilité longues distances

Pour les comparaisons de solution de mobilité, il est indispensable de prendre en compte les coûts environnementaux. A défaut, les conclusions sont erronées. Ainsi pour prendre un exemple récent, le rapport Spinetta préconise de remplacer le rail par l'avion: «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 ». Mais, 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. 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. Le rapport Spinetta n'intègre pas les coûts environnementaux, il fait alors l'impasse sur la solution d'avenir : le train de nuit.



*Les trains de nuit permettent de voyager loin sans faire fondre les glaciers*

## Propositions : une feuille de route pour l'avenir

La future politique des transports est en cours de redéfinition. Elle donnera la priorité à la modernisation des réseaux existants. C'est donc l'occasion de redonner une place à l'Intercité de nuit, un moyen de transport pratique, compatible avec la Transition Écologique et sobre en financements publics. Nous avons identifié pour cela plusieurs axes d'action :

- Redéployer les trains de nuit sur 4 marchés principaux :
  1. désenclaver les territoires excentrés, les villes moyennes et les zones de montagne pour des liaisons de plus de 600 km ;
  2. offrir une circulation de nuit parallèlement aux LGV de plus de 750 km ;
  3. recréer les liaisons transversales entre les régions périphériques, particulièrement à destination de la moitié sud de l'Hexagone.
  4. encourager le report modal de l'avion sur le rail à l'échelle européenne.
- Renouveler le matériel roulant en l'intégrant dans les programmes pour la mobilité propre. 4 niveau de confort sont nécessaires : des cabines privatives avec douche pour attirer la classe affaire jusqu'aux couchettes et sièges inclinables pour concurrencer l'autobus.
- Mettre en œuvre une campagne de promotion et de publicité en faveur des Intercités de nuit pour le report modal de l'avion sur le rail.
- Déployer plus amplement une fiscalité écologique sur les modes énergivores, dont le transport aérien, pour financer et rendre compétitif le réseau ferré existant. Réduire les subventions aux activités polluantes permettra de dégager des ressources budgétaires.
- Accorder la priorité à la régénération et la modernisation des voies ferrées existantes par rapport aux projets d'infrastructures nouvelles. Les trains de nuit ont besoin de sillons nocturnes de qualité à bas coût et d'une meilleure compatibilité aux frontières des réseaux ferrés, en termes de signalisation, d'électrification et de traction.

- Maintenir les trains de nuit sous l'autorité de l'État par le biais de la SNCF, et en collaboration avec d'autres opérateurs ferroviaires européens. Cela permettra de positionner l'État comme un acteur stratégique pour le climat et l'aménagement du territoire.
- Demander une plus grande transparence sur les données (Open Data), tant sur la circulation des trains que sur les chiffres économiques. Cela permettra d'éviter à l'avenir une manipulation des chiffres de la part de l'opérateur SNCF.
- S'assurer de la bonne disposition du groupe SNCF pour résoudre les dysfonctionnements du service.
- Encourager la coopération entre opérateurs en vue de la relance des trains de nuit internationaux.
- Encourager une tarification simple et incitative pour les trains de nuit, si possible alignée sur celle du covoiturage. Cela permettra d'afficher clairement que le rail est moins onéreux que l'avion et la voiture individuelle, et donnera accès à un gisement important d'économies d'énergie.
- Actualiser l'expertise française sur les trains de nuit. Une commission indépendante permettrait de faire la lumière sur le potentiel des trains de nuit, en donnant une vision à échéance 2030 incluant les enjeux climatiques. Une telle commission gagnerait à auditionner les entreprises européennes qui relancent l'activité (ÖBB en Autriche, SJ en Suède) et le collectif « Oui au train de nuit ».

### Conclusion : remettre au goût du jour une solution bas-carbone « oubliée »

Le train de nuit apparaît comme une des solutions « oubliées » pour assurer les transports « bas carbone » sur les distances de 600 à 1500 km. La renaissance des trains de nuit en Europe s'inscrit déjà dans la continuité de celle du tramway et des mobilités douces dont le vélo.

Ces mobilités – pratiques, simples et sobres – ont elles aussi été un temps négligées, avant de ressurgir comme des solutions d'avenir.

### OUI AUX TRAINS DE NUIT