

MEDIAPART

5 intox de la SNCF pour démanteler les trains de nuit

16 JANV. 2018 PAR OUIAUTRAINDENUIT BLOG : LE BLOG DE OUIAUTRAINDENUIT

« Moi j'ai la nostalgie des trains de nuit. Mais maintenant on est dans un nouveau monde ». Cette affirmation du PDG de la SNCF Guillaume Pepy résume à elle seule le coup de bluff de la SNCF : faire croire que l'Intercité de nuit fait partie du passé et démanteler ce mode de transport qui souffre avant tout de sous-investissement et de graves dysfonctionnements depuis plusieurs années.

Pour convaincre le gouvernement de l'accompagner dans la suppression des trains, la SNCF a fourni aux services de l'État des chiffres dont certains sont impossibles à vérifier, et d'autres plus clairement fallacieux.

Retour sur 5 chiffres et intox qui ont été publiés en 2015 dans le très officiel [rapport de la commission « TET d'avenir »](http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/154000341/index.shtml) (<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/154000341/index.shtml>), présidée par Philippe Duron. Notons une première faille : ce rapport n'a pas totalement suivi les préconisations de la SNCF puisqu'il a conseillé et même obtenu de l'État le maintien de 2 Intercités de nuit : le Paris-Briançon et le Paris-Rodez/Latour Carol.

Première intox : le TGV rend le train de nuit obsolète. Il est vrai que depuis Paris, on peut aller en 2 heures à Bordeaux, Nantes, Strasbourg ou Lyon : sur des trajets d'environ 500 km le TGV remplace effectivement le train de nuit. Toutefois d'autres villes - situées à plus de 750 km de Paris - demeurent à plus de 3 heures (Marseille), 4 heures (Toulouse, Pau, Hendaye) ou 5 heures (Nice, Perpignan ou Tarbes). Un déplacement Paris-Barcelone prend même 6 heures pour une distance de 1100 km. Le TGV a trop longtemps été perçu comme presque « magique » ou instantané. En réalité, pour de telles distances, le voyage est long – et plutôt cher. Dans ces conditions, le TGV ne permet plus d'arriver tôt le matin à destination. Il ne permet pas non plus de partir en soirée. Le voyageur doit donc bien souvent consacrer une journée ou a minima une demi-journée à de tels voyages. En comparaison, le train de nuit offre un déplacement sans consommer du temps en journée. Sur ces liaisons, l'offre de nuit est donc complémentaire à celle de jour, en élargissant avantageusement l'éventail des solutions de mobilité.

Il ne faut surtout pas oublier non plus que tout le monde ne part pas de - ou ne va pas à - Paris. Rappelons que 81% des Français vivent hors Île-de-France. Sur beaucoup de liaisons transversales à destination du sud, la durée de trajet de jour dépasse 6 voire 8 heures. Exemple : le train de nuit dit « quadriranche » reliant Strasbourg et Luxembourg à Nice et Port-Bou a été démantelé en 2016. Pourtant, en train de jour, il faut plus de 8h avec parfois une ou deux correspondances. Sur de tels trajets province-province, les trains de nuit sont attractifs, d'autant que les liaisons aériennes sont plus rares et plus onéreuses. D'ailleurs les transversales de nuit bénéficiaient d'autant de voyageurs que les radiales ayant origine ou destination Paris.

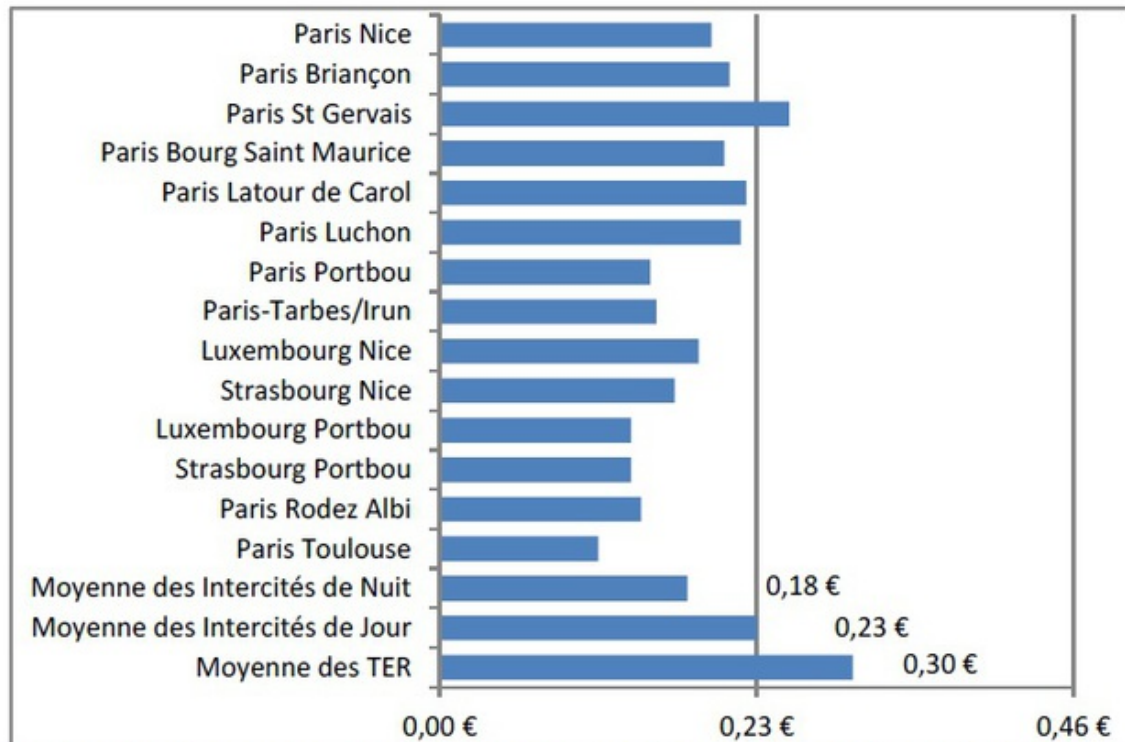
Deuxième intox : la fréquentation. C'est sur le chiffre d'une baisse de la fréquentation de 25 % entre 2011 et 2015 que le précédent gouvernement a entériné la suppression de plusieurs lignes de nuit. Or, cette baisse correspond aux circulations supprimées pendant cette période ! Le taux d'occupation des trains de nuit n'a d'ailleurs pas diminué ces dernières années. Il est même supérieur à la moyenne des Intercités de jour.

ES	21h22	Briançon	Train Complet
ES	21h22	Nice Ville	Train Complet
ES	21h39	Latour de Carle	Train Complet
S	21h39	Port Bou	Train Complet
S	22h52	Rodez	Train Complet

Les trains de nuit affichent souvent complet © @bb_8620

Troisième intox : le déficit d'exploitation des trains de nuit serait trop élevé. Il en réalité quasiment impossible de vérifier, car l'opérateur public ne publie pas ses comptes. Par contre, un audit réalisé par l'Inspection Générale des Finances s'est très formellement étonné des charges affectées aux Intercités. Saisie à ce sujet, l'Arafer, l'autorité de régulation des transports, a officiellement demandé à la SNCF de revoir sa méthodologie comptable... Il se pourrait bien que la SNCF gagne dans une main ce qu'elle prétend perdre dans l'autre : le groupe SNCF facture de lourdes charges pour les trains de nuit. Il y a un risque qu'il s'agisse d'une ventilation comptable abusive pour demander plus de subventions aux pouvoirs publics au titre de « déficit » pour les trains sous convention – Intercités et TER. Dans le même temps, reporter des coûts importants sur ces trains permet à l'activité TGV – non subventionnée – d'afficher des résultats positifs. Or on sait que les TGV sont de plus en plus déficitaires. C'est une affaire à suivre : le gouvernement a récemment appuyé la requête de l'Arafer.

La quatrième intox consiste à faire croire que le déficit par voyageur serait considérable : Les Intercité de nuit représenteraient 25 % du déficit pour 3 % des voyageurs Intercités. Or, il est important de rapporter les coûts à la distance parcourue. Par exemple, la commission « TET d'avenir » a comparé les subventions par km et par voyageur pour les Intercités de jour. Curieusement, elle ne l'a pas fait pour les Intercités de nuit. Notre graphique ci-dessous propose enfin une telle comparaison. Il montre que les Intercités de nuit demandent moins de subvention que les Intercités de jour par kilomètre et par voyageur : 0,18€/km/voyageur pour les trains de nuit, 0,23€ pour les Intercités de jour, ou même 0,30€ pour les TER ! Le "déficit" n'est pas lié aux Intercités de nuit, il est structurel à la SNCF. Est-ce qu'il faut cesser de faire circuler des trains régionaux ? Évidemment non. Alors pourquoi supprimer les trains de nuit ? Notons aussi que les lignes aériennes vers les villes moyennes coûtent très cher au contribuable : parfois plus de 100€ par billet vendu. L'aviation bénéficie en plus d'exonérations fiscales sur la TVA et sur le kérozène, ce qui représente plusieurs milliards d'euros par an de manque à gagner pour l'État. Paradoxalement, il se pourrait bien qu'on soit en train d'éliminer la solution la moins onéreuse pour le contribuable !



Niveau de subvention par voyageur et par kilomètre : les ICN sont mieux placés que les ICJ et les TER.

Cinquième intox : l'investissement pour mettre en circulation des rames neuves Intercités de nuit serait trop élevé. Si l'investissement avait été envisagé par le gouvernement précédent, aucune nouvelle depuis, alors qu'en 2018 les rames – après plus de 30 à 40 ans de service – ont besoin a minima d'être rénovées. Il a été démontré en Suède et avec le réseau de nuit autrichien – qui s'étend dorénavant de Hambourg jusqu'à Rome – que des voitures rénovées, avec plusieurs niveaux de confort, permettent de redorer le blason du train de nuit auprès de la clientèle et d'atteindre rapidement l'autofinancement ! Mais pour la SNCF les priorités d'investissement ne sont plus sur le territoire national. Guillaume Pepy a fixé l'objectif que la SNCF réalise « 50% de l'activité à l'étranger d'ici 2022 ». La SNCF possède 800 filiales dans le monde. Elle fait par exemple du transport de marchandise par route sur d'autres continents. Cela revient à abandonner la desserte du territoire national pour s'aventurer sur des marchés extérieurs. L'État a-t-il correctement défini la mission du groupe public ?

Les trains de nuit sont donc en passe d'être démantelés sur un coup de bluff et avec quelques chiffres trompeurs. Le nouveau gouvernement comme l'ancien reprend avec peu de profondeur critique les arguments de la SNCF : l'objectif semble pour lui de faire quelques « économies » sur le fonctionnement (qui pourrait pourtant être à l'équilibre) et surtout sur le renouvellement des voitures-couchettes (notons que dans le même temps – pour « sauver » Alstom – l'État a commandé 15 TGV dont la SNCF ne voulait pas : ce budget de 400 millions d'euros permettrait de rénover et relancer de nombreuses lignes Intercités de nuit).

Les gagnants sont au final les modes de transport les plus énergivores : l'aviation et la route. A l'heure de la Transition Écologique, le secteur des transports est une des activités les plus polluantes, donc c'est une priorité reconnue par le gouvernement. Mais pédaler dans le bon sens est toujours difficile : pour les courtes distances, la France a plusieurs décennies de retard par exemple sur la mobilité cyclable. En favorisant l'avion sur l'Intercité de nuit, le pays risque de rater une marche aussi pour les transports longue-distance.

Le facteur limitant est que - à la différence de l'aviation, de la route ou des projets LGV - l'Intercité de nuit n'a pas de lobby industriel pour le propulser. Il a donc besoin de l'énergie citoyenne pour prendre sa place dans les mobilités de demain. C'est donc au citoyen d'agir. Une pétition est disponible sur [change.org/p/ouiautraindenuit](https://www.change.org/p/ouiautraindenuit) (<https://www.change.org/p/ouiautraindenuit>), et le mouvement « Oui au train de nuit » recherche des bénévoles dans toute la France. Chacun peut participer !

Pour plus d'informations sur les chiffres toxiques du démantèlement, retrouvez le dossier « [Les Intercités de nuit reviennent en Europe : actualisons l'expertise ! Relecture du rapport Duron](https://ouiautraindenuit.wordpress.com) » (<https://ouiautraindenuit.wordpress.com>)

om/), sur ouiautraindenuit.wordpress.com (<https://ouiautraindenuit.wordpress.com/>). Vous y trouverez également toute l'info pour participer aux actions en cours.

Le Club est l'espace de libre expression des abonnés de Mediapart. Ses contenus n'engagent pas la rédaction.

LAUTEUR·E



OUIAUTRAINDENUIT (<https://blogs.mediapart.fr/ouiautraindenuit>)

Les trains de nuit : une mobilité d'avenir

[27 BILLETS](#) / [2 FAVORIS](#) / [34 CONTACTS](#)



Lisez Mediapart en illimité sur ordinateur, mobile et tablette.

[Je m'abonne](#)

LE BLOG

SUIVI PAR 50 ABONNÉS

Le blog de ouiautraindenuit (<https://www.mediapart.fr/ouiautraindenuit/blog>)

MOTS-CLÉS

[INTERCITÉ](#) • [MOBILITÉ](#) • [SNCF](#) • [TRAIN DE NUIT](#) • [TRANSPORTS](#)

CHOISISSEZ L'INDÉPENDANCE !

Je m'abonne à partir de 1€



- ▶ Accès illimité au Journal et au Studio
- ▶ Participation au Club
- ▶ Application mobile

Je m'abonne à partir de 1€