

EVÈNEMENT

Les trains de nuit repartent à pas comptés

🕒 6 min • Pauline Damour

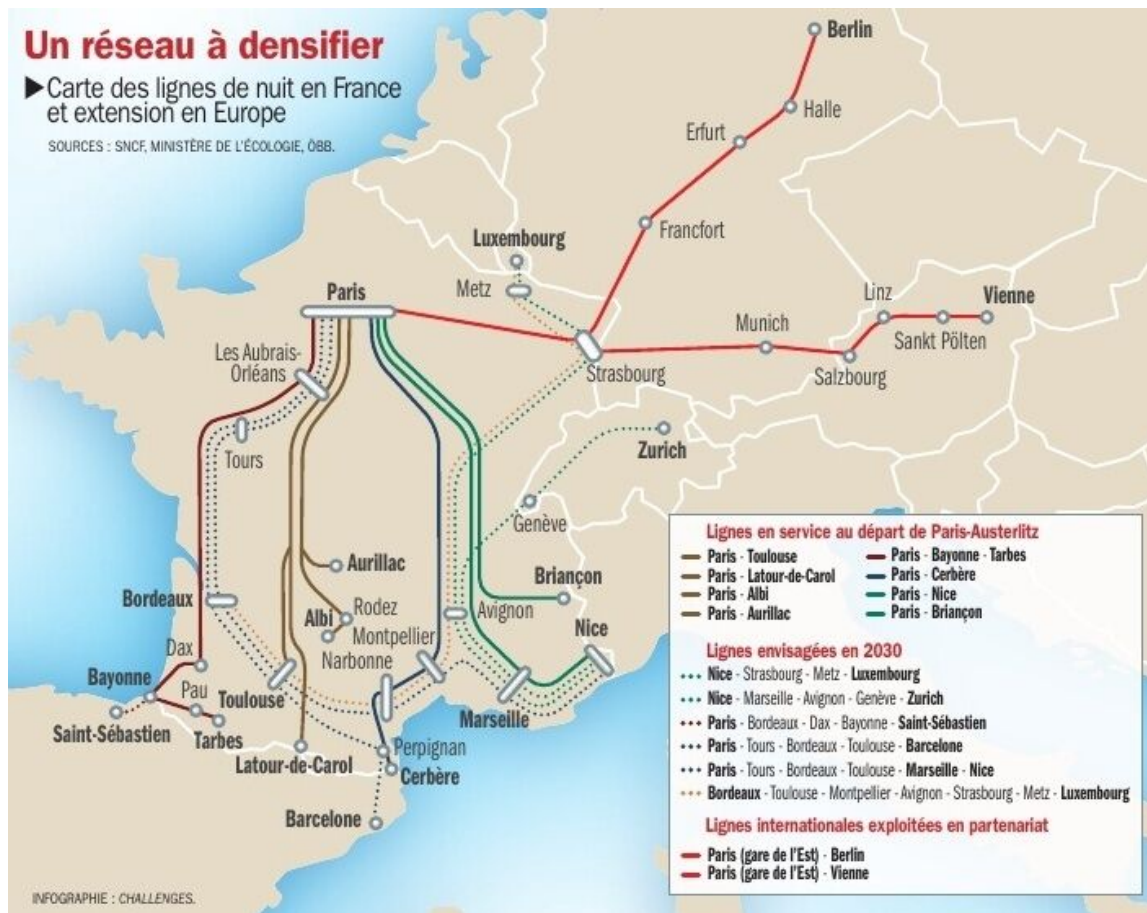


Avec 7 lignes (trunks communs) au départ de Paris, contre 2 en 2021, le réseau de trains de nuit trouve son public malgré des difficultés d'exploitation : 700 000 voyageurs en 2023, le double de 2019.

Avec l'inauguration du Paris-Aurillac et du Paris-Berlin, cette alternative au TGV ou à l'avion marque des points auprès des voyageurs. Mais son essor se heurte à des obstacles industriels. Sauf en Autriche, modèle du genre.

Arrivé incognito, Jean Castex a créé la surprise, ce dimanche 10 décembre vers 19 heures à la gare d'Austerlitz, où Clément Beaune inaugurait le retour du train de nuit Paris-Aurillac, après vingt ans d'absence. « C'est un peu mon bébé », s'est justifié l'ex-Premier ministre et actuel patron de la RATP, en se glissant sur la photo officielle. A Matignon, il avait bataillé ferme pour rétablir

cette ligne nocturne chère à son cœur, défendant également le retour du Paris-Nice, dans lequel il avait même joué au chef de bord le temps d'une nuit.



Avec 7 lignes (trunks communs) au départ de Paris, contre 2 en 2021, le réseau de trains de nuit trouve son public malgré des difficultés d'exploitation : 700 000 voyageurs en 2023, le double de 2019.

Réseau en développement

Cette fois, les passagers n'auront droit qu'à une brève allocution du ministre des Transports sur le quai avant le départ. Le locataire de l'hôtel de Roquelaure s'est réservé le voyage inaugural du lendemain, entre Berlin et Paris, à bord du Nightjet, le train, beaucoup plus chic, de la compagnie autrichienne ÖBB exploité en partenariat avec la SNCF et ses homologues allemand (DB) et belge (SNCB). Il s'agit de la deuxième ligne intra-européenne de ce type, après le Paris-Vienne ouvert il y a deux ans. Au total, sept liaisons ferroviaires nocturnes circulent désormais sur le territoire français. Contre deux en 2021 – Paris-Briançon et Paris-Toulouse-LaTour-de-Carol. Pour Clément Beaune, « la révolution du train de nuit est en marche ! »

Mais si ces trains ont effectivement le vent en poupe dans l'opinion publique, portés par les enjeux climatiques et la volonté de réduire l'usage de la voiture ou de l'avion, ce n'est pas encore tout à fait le grand soir. Du moins pas à Aurillac. Dimanche dernier, seulement une trentaine de passagers (pour 150 places) étaient présents à bord des trois voitures de l'Intercité 3789 de 19 h 27, qui chemine à 120 km/h vers la capitale du Cantal. Installé dans un compartiment de seconde, à six couchettes, Pascal Audoin, membre du collectif Oui au train de nuit, regrette le manque d'ambition française. « Il faudrait des fréquences quotidiennes, et pas seulement des liaisons le week-end (le vendredi et le dimanche soir) ou pendant les vacances scolaires. Si l'on veut des lignes pérennes, il faut mettre en place un vrai réseau, seule façon d'avoir un impact sur la visibilité, l'offre commerciale et la mutualisation des ressources », martèle le militant qui attend que Clément Beaune concrétise sa promesse de lancer un service quotidien vers le Massif central début 2025.

Un avis partagé par Jacques, petite soixantaine, cadre d'EDF basé à Aurillac, qui n'a pas beaucoup de choix pour se rendre à Paris trois fois par semaine : « Soit je prends l'avion, soit c'est 6 heures en train de jour, en jonglant avec les correspondances, raconte-t-il. Du coup, voyager la nuit, cela change la vie, et à 29 euros la couchette en seconde [les prix démarrent à 19 euros en place assise et 39 euros en première dans une cabine de quatre couchettes], c'est vraiment correct. »

Matériel obsolète

Mais le confort à bord des vieilles rames Corail n'est pas celui des trains autrichiens, dotés de douches privatives en première avec petit déjeuner complet servi au réveil. Le gouvernement a consacré 100 millions d'euros dans le cadre du plan de Relance pour rénover 129 voitures de ces trains d'équilibre du territoire (TET), financés par l'Etat, et en assurer la maintenance. « Nous avons rajouté des prises électriques, du wi-fi, insonorisé les cabines, rembourré les matelas des couchettes, mais c'est la limite, avec du matériel qui a 45 ans d'âge moyen », glisse Olivier Metge, directeur des trains de nuit de SNCF Voyageurs. La différence ne pourra se faire qu'avec du matériel neuf. » A quelle échéance ? Clément Beaune promet une commande « dès 2025 »,

mais sans préciser le budget alloué ni le nombre de rames. Fin 2021, son prédécesseur Jean-Baptiste Djebbari avait promis « au moins 800 millions d'euros de crédit » pour acheter 300 voitures et une trentaine de locomotives nécessaires à l'ouverture d'une dizaine de lignes d'ici à 2030. Un objectif repris par la suite par Emmanuel Macron. Outre le développement de liaisons vers les principales capitales européennes, il manque des transversales, comme Quimper-Nantes-Lyon-Genève ou Bordeaux-Nice, moins concurrencées par le TGV ou les compagnies aériennes low cost. Depuis ? « Tout le monde appuie sur les freins, observe un connaisseur du secteur. On ne parle plus que de consolider les lignes actuelles, car l'argent public n'est pas illimité, et il y a aussi les RER métropolitains à financer, les lignes LGV (Bordeaux-Toulouse). » Or le temps presse : les capacités de production sont saturées, avec des délais de livraison de cinq à huit ans.

Résultat, à la SNCF, c'est le casse-tête permanent pour jongler avec la réduction de la flotte, les pannes et autres problèmes de maintenance. Faute de matériel, les trois voitures qui devaient s'accrocher au train d'Aurillac en direction de Rodez ont été supprimées. La montagne de travaux en cours pour entretenir et moderniser le réseau ferré est un vrai cauchemar pour assurer la régularité ou offrir de bons horaires aux clients. Pour atteindre Aurillac à 7 h 12 du matin, il faut faire une escale de plus de cinq heures à Brive-la-Gaillarde afin d'éviter d'arriver trop tôt ! Et en raison des chantiers sur la ligne, il est impossible de partir plus tard de la gare d'Austerlitz. « Les trains de nuit sont toujours la dernière roue du carrosse, cingle cet ancien contrôleur. A la moindre grève sur le réseau national ou local, c'est aussi le personnel de nuit qui est le premier contingent dans lequel on puise pour assurer les renforts ailleurs, quitte à annuler les trains. C'est terrible pour les clients. »

Réglementation absurde

Certaines situations relèvent de l'absurde. Comme ce durcissement des autorités de sécurité ferroviaire françaises et espagnoles, qui exigent depuis 2022 que les conducteurs des trains de nuit passant la frontière entre les villes de Cerdère (Pyrénées-Orientales) et de Portbou (Catalogne) disposent d'un certificat de langue B1, quasi bilingue. « Une aberration, s'étrangle Jean Luc

Gibelin, vice-président aux Transports de la région Occitanie. Les gares sont distantes de 5 kilomètres et le personnel dans les postes d'aiguillage parle aussi bien le français que l'espagnol. D'ailleurs, nos TER traversent la frontière sans problème. Résultat : les passagers de nuit ne peuvent plus aller directement en Espagne, et doivent faire une correspondance à Cerbère, dans un train conduit la plupart du temps... par un Espagnol. »

Malgré toutes ces embûches, la fréquentation des trains de nuit est au rendez-vous. « Le nombre de voyageurs a été multiplié par deux entre 2019 et 2023, à plus de 700 000 personnes, se félicite Alain Krakovitch, directeur des TGV et Intercités. Surtout, les taux de remplissage sont en hausse, passés en moyenne de 40 à 65 %. Pour rappel, ils sont de 25 % dans les TER. » Les clients ne sont également plus les mêmes qu'il y a dix ans : Ils voyagent davantage en semaine, « signe qu'il y a plus de déplacements professionnels », assure le responsable. C'est notamment visible sur le Paris-Toulouse, qui propose des douches dans chaque gare à l'arrivée du train pour les passagers de première classe.

Modèle subventionné

Une variable n'a en revanche pas changé depuis les années 2000 : la recherche de la rentabilité du modèle. Car même s'ils empruntent le réseau classique à petite vitesse avec des péages modérés, les trains de nuit sont voués à un déficit structurel. « C'est mathématique, estime Christophe Fanichet, PDG de SNCF Voyageurs. Une couchette ne se vend qu'une fois, contre quatre fois pour un siège de TGV. Les trains ne roulent que la nuit et sont immobilisés le jour. Ils nécessitent également beaucoup plus de personnel : entre deux et trois équipes de contrôleurs et un ou deux conducteurs qui se relaient selon la durée des trajets. Le ratio, c'est : 1 euro de recette passager engendre 2 euros de coûts. » Bref, impossible à faire fonctionner sans subventions de l'Etat. Soit 3 millions d'euros par an pour exploiter le Paris-Aurillac, 10 millions pour le Paris-Berlin.

Car même les Autrichiens, dont les Nightjet font des envieux partout en Europe, reposent sur un modèle de subventions publiques. En revanche, leurs trains sont beaucoup plus modernes et efficaces. A la différence des Français,

« ils ont parié très tôt sur l'engouement pour les trains de nuit, en rachetant dès 2016 le matériel dont voulait se débarrasser la Deutsche Bahn, rappelle l'économiste des Transports Yves Crozet. L'investissement (700 millions d'euros) dans du matériel neuf leur permet d'offrir une vraie qualité de service à une clientèle qui fait de la longue distance, au moins 1 000 à 1 500 kilomètres. »

Pour répondre à tous les besoins – du voyage d'affaires aux petits budgets – les Nightjet comprennent trois types de voitures : celles avec des places assises inclinables, dès 29,40 euros sur le Paris-Berlin ; des voitures couchettes, par quatre ou six ; enfin les wagons-lits, où alternent les cabines de deux ou trois lits équipées d'un petit lavabo et les cabines de luxe (un ou deux lits) avec toilettes et douche. « Nous avons vingt lignes de trains de nuit, et elles sont pratiquement pleines. Cela représente 15 % de notre chiffre d'affaires. On pourrait faire plus », assure un porte-parole d'ÖBB. Depuis décembre, sur certaines liaisons, les passagers peuvent désormais dormir dans des « cabines capsules ». Des couchettes fermées pour plus d'intimité, à plus de 220 kilomètres-heure. ÖBB pourrait reprendre le slogan de la SNCF de 1975 : « Pour voyager heureux, voyagez couché ».

ACCÉLÉRATION EN 2020...

25 lignes préconisées selon un rapport d'experts.

600 voitures à acheter, soit 1,5 milliard d'euros d'investissement.

... FREINAGE EN 2022

10 lignes évoquées par Emmanuel Macron d'ici à 2030.

150 voitures neuves prévues, contre 300 initialement.

SOURCE : CHALLENGES.

Branle-bas de combat pour les trains des neiges

Le sujet a le don d'agacer les professionnels des sports d'hiver et les élus locaux : « C'est une catastrophe, les vacanciers ne peuvent pas trouver de



billets, s'indigne Jean-Luc Boch, maire de La Plagne et président de l'Association des maires des stations de montagne. Il n'y a pas assez de TGV et plus du tout de trains de nuit pour rejoindre les stations des Alpes. » La Compagnie des Alpes (CDA), principal opérateur des remontées dans les grandes stations, a pris le taureau par les cornes en affrétant des trains au départ de Londres. Plus de 12 000 personnes ont emprunté ces convois des neiges l'an dernier, dans le cadre d'offres incluant hébergement et forfaits. « La SNCF fournit quelques rames mais ne joue pas vraiment le jeu, car elle préfère envoyer ses TGV en Espagne, où la concurrence est vive », déplore un élu de Savoie. La CDA prévoit aussi d'affréter des rames au départ de Bruxelles et d'Amsterdam l'an prochain et a lancé un appel d'offres européen auquel les transporteurs belges et néerlandais devraient répondre. J.-F. A.



Sur le même thème

Challenge^s

Paris-Berlin, Paris-Aurillac... Les trains de nuit relancés à petite vitesse

Il y a 2 jours  6 min 



Les lignes Paris-Berlin et Paris-Aurillac, symboles du renouveau des trains de nuit en France et en Europe

Désuets, les trains de nuit ? Concurrencés par les vols à bas coût et le train...

12 déc. 2023 - Durée : 4 min 



Déficitaires, les trains de nuit conservent le soutien sans faille du gouvernement

Sur les trains de nuit, le gouvernement a de la suite dans les idées :...

8 déc. 2023 - Durée : 3 min 



