



Position d'OBJECTIF TRAIN DE NUIT sur les trains SNCF Intercités de nuit existants

- au 9 avril 2020 -

Rappel de l'existant

SNCF Voyages exploite, au 01/01/2020, pour le compte de l'Autorité organisatrice qu'est l'Etat français représenté par sa Direction générale des infrastructures terrestres et maritimes (DGITM), quatre trains de nuit :

- Paris-Austerlitz – Brive – Toulouse – Foix – **Latour-de-Carol**, liaison quotidienne
- Paris-Austerlitz – Brive – Toulouse (même train que ci-dessus), prolongé le week-end et durant les différentes vacances scolaires, dans le cadre d'une convention avec la Région Occitanie, vers Perpignan et **Port-Bou**
- Paris-Austerlitz – Brive (même train que ci-dessus) – **Rodez**, liaison quotidienne prolongée le week-end vers Albi
- Paris-Austerlitz – Die – Gap – **Briançon** (liaison quotidienne).

Depuis plusieurs années, ces trains, les seuls restant de l'important réseau maillé de trains de nuit existant en France jusque dans les années 1980, sont fréquemment **perturbés** par l'indisponibilité de locomotives et surtout par d'importants chantiers de **renouvellement des voies ferrées**, provoquant leur suppression ou leur détournement par des itinéraires plus longs et ne permettant pas de desservir toutes les gares.

Même si les voitures-couchettes composant ces trains sont progressivement remplacées par des voitures rénovées, **le niveau de service à bord reste sommaire** : pas de douches, pas de voitures-restaurant ... Pis, nombreux sont les trains **ouverts trop tardivement à la réservation** pour répondre au besoin de planification des déplacements de leurs utilisateurs, réguliers ou occasionnels. Les analyses de la fréquentation de ces trains méritent ainsi d'être relativisées.

L'association OBJECTIF TRAIN DE NUIT, créée le 7 juin 2019, qui impulse la renaissance en Europe Occidentale d'un réseau maillé de trains de nuit et défend notamment, quand cela est opportun, le principe d'une mixité fret / voyageurs de ces trains de nuit, ne se désintéresse pas des trains existants, bien au contraire. Elle tient ici à formuler ses **éléments de diagnostic et de propositions** quant à l'indispensable revalorisation de l'offre de service sur les relations concernées.

Constat et diagnostic concernant les trains empruntant la ligne POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse)

et desservant les villes principales suivantes :

les Aubrais, Cahors, Montauban, Toulouse, Pamiers, Foix et Latour-de-Carol d'une part, Carcassonne, Perpignan et Cerbère/Port-Bou d'autre part, et par ailleurs Figeac, Capdenac, Rodez et Albi

Ce train « multi-tranches » dessert les gares suivantes :

- Paris-Austerlitz** – Orléans-Les-Aubrais – Souillac – Gourdon – Cahors – Caussade – Montauban-Ville-Bourbon – **Toulouse-Matabiau**
- quotidiennement : Pamiers – Foix – Tarascon/Ariège – Luzenac - Ax-les-Thermes – Mérens-les-Vals - L'Hospitalet-près-l'Andorre - Porte-Puymorens - Porta - **Latour-de-Carol/Enveigt** (train anciennement dénommé L'Occitan)
 - le week-end et durant les différentes vacances scolaires : Castelnaudary – Carcassonne – Lézignan-Corbières – Port-la-Nouvelle – Leucate-La Franqui – Rivesaltes – Perpignan – Elne – Argelès-sur-Mer – Collioure – Port-Vendres – Banyuls-sur-Mer – **Cerbère – Portbou** (train anciennement dénommé Le Paris-Côte Vermeille)
 - (depuis Brive) Saint-Denis-près-Martel – Rocamadour - Padirac – Gramat – Assier – Figeac – Capdenac – Viviez-Decazeville – Aubin – Cransac – Saint-Christophe – **Rodez** et, le week-end : Naucelle – Carmaux – Albi-Madeleine – Albi-Ville

Jusqu'au 11 décembre 2016, ce train circulait tous les jours de l'année sur chacune de ses branches. Le trajet de Toulouse à Cerbère-Port-Bou a été interrompu, provoquant un tollé chez les usagers et les élus concernés. Très rapidement, en juillet 2017, sa circulation le week-end et durant les différentes vacances scolaires, a fait l'objet d'une convention de financement à 50/50 par l'Etat et la Région Occitanie.

Presque parallèlement, la relation Intercités diurne sur cette même relation Paris- Orléans-Limoges-Toulouse-Carcassonne-Perpignan-Cerbère-Port Bou a également disparu, alors qu'elle connaissait un des plus forts taux d'occupation des trains de la ligne POLT, et constituait un véritable train à très grand parcours (1000 km) avec une desserte directe assez complète des gares intermédiaires sur 4 régions : Ile-de-France – Centre-Val de Loire – Nouvelle-Aquitaine – Occitanie. Tant l'association URGENCE LIGNE POLT que d'autres associations, des Parlementaires, des Régions, des Départements, des collectivités territoriales, des Maires, des syndicats de Cheminots, etc ont déploré la suppression de ce train direct qui évitait tout changement et toute attente incertaine de correspondance à Toulouse-Matabiau, notamment aux voyageurs pour les destinations touristiques vers la Côte Vermeille.

Concernant l'Intercités de nuit, les gares de Souillac, Gourdon et Caussade ne sont plus desservies que les nuits des vendredi, samedi, dimanche et jours fériés, alors qu'il y a une clientèle potentielle tous les jours et que le temps d'arrêt technique à Brive peut être réduit à moins de 45 mn, permettant ainsi largement de desservir les gares concernées.

Autre point négatif, les voyageurs ne sont pas autorisés à descendre ou monter dans le train de nuit en gare de Brive-la-Gaillarde, ce qui est inconcevable pour cette agglomération de 110 000 habitants, pour tous les Corrèziens et les territoires de l'est Dordogne et du nord du Lot (région très touristique prisée par les visiteurs étrangers) :

- compte tenu de la durée prolongée du stationnement de ce train dans cette gare
- du fait que cela ne coûterait pas plus cher à l'exploitant.

Tout aussi incompréhensible, le départ de Toulouse à 22h40 du train de nuit pour Paris n'est plus autorisé depuis plusieurs années, pour les voyageurs souhaitant descendre à Montauban, Caussade, Cahors, Gourdon, et Souillac, même en empruntant la voiture à sièges inclinables. Cette relation permettait à des habitants du Tarn-et-Garonne et du Lot de passer une soirée à Toulouse sans devoir prendre leur voiture (le dernier train régional arrive à terminus Cahors à 21h40 la semaine, 22h24 le week-end)...

De la même façon, la gare de Vierzon n'est plus desservie par ce train, alors qu'elle constitue un carrefour important de la ligne POLT avec la transversale Nantes- Angers-Tours- Bourges-Lyon. Sa desserte historique permettait un départ vers 5h20 pour une arrivée à Paris vers 7h pour ceux ayant notamment une activité professionnelle ou devant rallier d'autres régions ; et dans le sens Paris-Toulouse, une arrivée à Vierzon vers 0h20 permettait un retour de Paris de fin de soirée ainsi qu'aux habitants du Département du Cher de prendre le train de nuit pour accéder au sud de la France.

Enfin, la décision prise d'étaler sur une décennie (2015-2025) les travaux de régénération de la Ligne POLT se traduisent par une interruption des circulations nocturnes une bonne partie de l'année avec également des interruptions de plusieurs heures sur des plages horaires diurnes, qui pénalisent fortement les dessertes.

Ces difficultés chroniques de circulation sur notamment la ligne POLT soulève la question de l'organisation des travaux qui, même si nécessaires, pourraient s'effectuer autrement. En effet, cet axe, est en double voie électrifiée sur la totalité du parcours, doté du bloc automatique lumineux (BAL) et d'installations permanentes à contre-sens (IPCS), donc de la possibilité d'exécuter des travaux sur une seule voie et de laisser l'autre disponible pour les circulations ; ce qui s'est effectué durant des décennies par la S.N.C.F., donnant alors satisfaction aux usagers.

En outre, du fait du détournement du train de nuit « l'Occitan » par Bordeaux. Il s'ensuit que la desserte de Cahors ne se fait plus non plus du lundi au vendredi par train direct, la correspondance étant assurée à Montauban par train express régional, entraînant un décalage de plusieurs heures à l'arrivée et un abandon progressif de cette offre de transport par les usagers concernés.

La succession de ces dispositions restrictives, prises ces dernières années, n'a fait que décourager, dissuader la clientèle, et a fragilisé de manière significative l'équilibre économique de ce train de nuit, lequel captait en extrémité de parcours une clientèle complémentaire à celle effectuant le trajet de nuit de bout en bout.

Ces restrictions, incompréhensibles pour les usagers et les territoires, ont conduit à pénaliser de manière significative la mobilité des usagers, l'attractivité des Territoires et les recettes voyageurs pour l'exploitant.

Concernant la branche Brive – Figeac – Capdenac – Rodez – Albi,

il s'agit de la seule relation ferroviaire directe entre Paris et Rodez/Albi, ainsi qu'avec l'ensemble des gares concernées du Lot et de l'Aveyron. Là aussi, une relation diurne directe a existé durant des décennies, avec un bon taux de fréquentation, et était appréciée par la clientèle pour le confort des voitures Corail. Son remplacement par des trains régionaux, en correspondance à Brive avec l'Intercité, s'est traduit certains jours par d'importantes surcharges ... et un dédoublement par bus Pour mémoire, l'association Urgence Ligne POLT, comme nombre de parlementaires, de collectivités territoriales (Région, Départements, Communautés de communes, municipalités) et d'associations, a demandé à maintes reprises le rétablissement de la liaison directe Paris-Figeac-Capdenac-Rodez, à raison d'une à deux relations quotidiennes (une en matinée et l'autre en soirée) dans les deux sens, avec un renfort de composition les vendredi après-midi et dimanche soir pour faire face à l'affluence des week-ends.

Concernant le train de nuit, au fil des ans, son utilisation est devenue problématique : désheurement, panne récurrente d'engins de traction diesel « à bout de souffle », manque de propreté des voitures-couchettes (dont le nombre a été ramené de 4 à 3) avec même à quelques reprises la présence de punaises, difficultés d'accéder à une billetterie dans les gares de plus en plus fermées au public, aléas de réservation *via* les sites dédiés, etc.

Les travaux de régénération de la Ligne POLT perturbent durablement la desserte directe par train de nuit. Celle-ci s'effectue désormais par incorporation des 3 voitures-couchettes au dernier train de Paris arrivant à Brive à minuit, stationnement de la rame de nuit durant plus de 3 heures à Brive avant un départ vers 4 h du matin pour rejoindre Figeac et Rodez. Même processus dans le sens Rodez- Figeac-Paris ...

Il est à noter que les heures de départ des gares d'origine des trains 3754 (20h50 à Albi) et 3755 (20h55 à Paris-Austerlitz) pourraient être retardés d'une heure voire un peu plus, sans que le sommeil des voyageurs en soit altéré.

Enfin, en cas de perturbations, dysfonctionnements techniques, manque de personnel, conflit social, etc, les trains les premiers supprimés sont les Intercités de nuit et de jour : tout un symbole sur l'insuffisante priorité que l'Etat, Autorité Organisatrice de Transports, accorde à l'exploitation et à l'avenir des trains d'équilibre du territoire.

Ces constats tranchent avec les résultats très encourageants obtenus par certains pays voisins dont l'Autriche, tant en fréquentation qu'en exploitation commerciale et satisfaction des usagers. Les médias font régulièrement écho du renouveau et de la renaissance des trains de nuit en Europe.

En France, on peut saluer la rénovation en cours des voitures de nuit au Technicentre SNCF de Périgueux, décidée par Mme Elisabeth BORNE, Ministre de la Transition écologique et solidaire, avec des équipements nouveaux à bord qui peuvent refidéliser une clientèle aujourd'hui détournée, voire en capter une nouvelle .

Mais force est de constater que nous ne sommes pas encore dans un nouveau concept des trains de nuit , tel que celui dans lequel se sont engagés, avec succès, certaines nations voisines européennes et dans lequel l'Association OBJECTIF TRAIN DE NUIT s'inscrit afin de moderniser les trains de nuit du réseau ferré national qui doivent pouvoir desservir des métropoles européennes.

N.B. Important : Service Trains Autos Couchettes (T.A.C.)

La décision de l'abandon de ce service par la SNCF est anachronique, car c'est ni plus ni moins que l'équivalent du transport intermodal en matière de fret. Ce service avait besoin de se moderniser ou de se réinventer plutôt que d'être supprimé et ceci devient une hérésie lorsqu'on constate que certaines destinations ont été livrées à la route.

Dans nos Régions, trois gares comportant chacune un chantier spécialement équipé pour ce service étaient desservies, il s'agit de Brive-la-Gaillarde, de Toulouse-Matabiau et de Narbonne.

La desserte avec Paris (Bercy) était hebdomadaire en saison creuse :

- nuit du vendredi au samedi dans le sens Paris – Province
- nuit du dimanche au lundi dans le sens Province – Paris.

En saison estivale, cette desserte devenait quotidienne et était densifiée par des relations supplémentaires internationales :

- Boulogne-sur-Mer pour la clientèle touristique Britannique
- Bois-le-Duc pour la clientèle touristique Hollandaise
- Bruxelles-Shaarbeek pour la clientèle touristique Belge.

L'utilisation du service T.A.C. avait explosé à partir du début des années 1980 et s'est un peu érodée au début des années 2000. Nos Régions touristiques ont absolument besoin de ce soutien logistique pour alimenter leur fréquentation. Un retour de ce service sous un visage empreint de modernité serait vivement souhaitable.

Constat et diagnostic concernant le train

Paris-Austerlitz – Crest – Die – Luc-en-Diois – Veynes-Dévoluy – Gap
– Chorges – Embrun – Montdauphin-Guillestre – L'Argentière-les-Écrins – **Briançon**

Avant le 10 décembre 2017, ce train était couplé, entre Paris et Valence, avec le Paris-Nice (Le Train Bleu), lequel a été supprimé à cette date alors qu'il connaissait un taux de remplissage record toute l'année. La fin de ce couplage a fragilisé l'équilibre économique du Paris-Briançon les jours de semaine, hors vacances scolaires. *A contrario*, ce train, dont la composition a été revue à la baisse et qui n'accepte plus de voyageurs sur son parcours d'extrémité entre Veynes et Briançon, connaît encore un grand succès en hiver et en été, ainsi que le week-end hors saison. Pour mémoire, il a circulé jusqu'à 11 trains sur une même nuit jusqu'à Briançon, qui avaient leur origine dans presque toutes les régions françaises.

Ce train subit aujourd'hui de plein fouet :

- les travaux de régénération de voies ferrées sur chacune des parties de son parcours, lesquels entraînent au mieux un détournement du train, au pire sa suppression pendant plusieurs semaines (... ou plusieurs mois ...)
- l'incroyable imprévisibilité de sa mise en circulation, et donc de sa commercialisation, entraînant par là-même sa désaffectation par les utilisateurs, réguliers ou occasionnels, ayant besoin de planifier leurs déplacements
- les aléas qui affectent le réseau ferré, le matériel roulant, ou même le personnel (en cas de retard entraînant un dépassement du temps maximal journalier de l'agent de conduite, le train ne peut poursuivre de Gap vers Briançon, les conducteurs du dépôt de Veynes n'étant plus formés sur les locomotives utilisées par le dépôt de Valence ...)

même si le remplacement progressif des voitures-couchettes par des voitures rénovées commence à estomper les graves problèmes de propreté rencontrés ces dernières années.

La capacité de détournement de ce train par un itinéraire alternatif en cas d'aléa constitue aujourd'hui la principale revendication de la population des Hautes-Alpes, et des milieux politiques et économiques, quand on sait que ce train constitue la seule liaison régulière directe entre ce territoire et la moitié du pays, la "ligne de vie". Pourtant, deux itinéraires existent, et ont vu circuler ce train il y a quelques décennies :

- la ligne Grenoble-Veynes, objet récent d'un conflit entre le gestionnaire du réseau (qui voulait abandonner la ligne) et les collectivités territoriales, qui ont fini par obtenir (en la finançant) la réalisation en 2021-2022 des indispensables travaux de rénovation de la voie et des ouvrages d'art concernés
- la ligne Cavillon-Pertuis, dont l'usage est présenté notamment par l'association MOBILITES ALPINES comme l'ultime possibilité de maintien en circulation de ce train pendant les 9 mois de travaux prévus en 2021 entre Livron et Veynes.

Le bras de fer mené sur ce dernier sujet montre à quel point le maintien du service public de transport ferroviaire de voyageurs (en l'occurrence par train de nuit) reste en France un combat, alors même qu'il constitue un des axes de développement du chemin de fer chez nos voisins européens, et une façon appropriée de répondre au défi du dérèglement climatique.

A noter enfin que ce train de nuit constitue un des maillons de la colonne vertébrale (ferroviaire) sur laquelle s'articule le projet global de mobilité inclusive (et intermodale) sur les Alpes du sud, porté par l'association MOBILITES ALPINES.

Les propositions d'OBJECTIF TRAIN DE NUIT pour revitaliser et pérenniser les trains de nuit existants

OBJECTIF TRAIN DE NUIT s'approprie les éléments de constat et de diagnostic **des associations** dont notamment Urgence Ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) et MOBILTES ALPINES, et les confortent avec les éléments complémentaires suivants.

Régularité, fiabilité et confort sont trois composantes majeures de l'offre de service

L'attrait des trains de nuit, et leur réponse aux besoins des citoyens et des territoires, repose sur leur inscription permanente dans les territoires concernés, dans la vie quotidienne des citoyens. Ils ne peuvent donc souffrir d'une "dérégularisation" (circulation seulement certains jours de l'année) ni d'un manque de fiabilité, *a fortiori* s'agissant de travaux programmés pour lesquels toutes les solutions alternatives doivent être envisagées, à commencer par les détournements "raisonnables". L'activation programmée des "itinéraires bis" comme la gestion des aléas doivent faire partie intégrante de la production du service.

Tant les exigences sanitaires que la réponse à des alternatives moins respectueuses de l'environnement (avion, voiture) nécessitent une offre irréprochable sur le plan de la propreté et du confort. Si le minimum peut consister en des voitures-couchettes (4 places maxi) sécurisées, équipées de kits de nuit, avec une offre de douche embarquée et une restauration minimale, il convient de (ré)intégrer progressivement des prestations complémentaires telles que voitures-lits (1 ou 2 couchettes avec cabinet toilette), voiture-restaurant, accueil personnalisé, embarquement facilité des vélos ...

La commercialisation et la promotion du service doivent recourir à l'ensemble des canaux possibles :

- conseil et vente au guichet (agences de voyages, gares ...)
- sites internet
- ventes intégrées à des offres de service globales (tourisme, congrès ...)
- marketing ciblé ...

A noter que le prix ne constitue pas un handicap majeur pour autant qu'il soit en rapport avec la qualité de service offert, et que la gamme tarifaire comporte une offre à bas prix (confort "standard", hors pointes ...).

L'articulation est également importante entre l'offre de train de nuit avec les offres de transport public sur les territoires concernés : correspondances, tarifications combinées, mais aussi accès facilité aux places assises du train de nuit sur les parcours d'extrémité en intégration tarifaire avec les transports publics concernés.

Enfin, pour l'avenir, il conviendrait à notre sens, d'être plus attentif aux correspondances, notamment à Toulouse d'une part avec les trains directs Toulouse-Barcelone, d'autre part avec les trains Intercités de la Transversale Sud Bordeaux-Toulouse-Montpellier-Marseille et ceux de la transversale Pyrénéenne Toulouse-Tarbes-Lourdes-Pau-Bayonne-Hendaye/Irun.

Relier entre elles les grandes capitales régionales, au-delà des frontières nationales, est un atout

Même si la configuration du territoire français est telle que certains trains de nuit ont leur terminus dans des villes moyennement peuplées (hors saison), il importe, partout où cela est possible, d'éviter des terminus aux gares-frontières et d'envisager de relier les capitales régionales des pays voisins, ceci afin d'optimiser le taux de remplissage des trains de bout en bout.

En effet, même si le passage des frontières peut, malheureusement, constituer (temporairement ?) une source d'aléas, l'intérêt réside dans le fait de constituer une alternative à l'avion.

Mutualiser avec le transport de marchandises consoliderait la viabilité économique et la qualité

La conviction d'OBJECTIF TRAIN DE NUIT est que la mutualisation, sur certaines relations, du trafic fret et du trafic voyageurs est de nature :

- à fiabiliser et accélérer les liaisons fret (on ne laisse pas un train de voyageurs plusieurs heures à l'arrêt), voire à les pérenniser (exemple de relations où le trafic deux sens est déséquilibré)
- à consolider la viabilité économique des trains de nuit voyageurs, notamment en creux de semaine où, contrairement au trafic voyageurs, le trafic fret est plus important.

L'étude technico-économique en cours sur la liaison Barcelone – Berne – Strasbourg – Francfort est là pour étayer cette thèse, et identifier les conditions de faisabilité technique d'une telle mutualisation. Pour illustrer, rappelons l'existence récente des trains-auto-couchettes, certains trains dit d'autoroute ferroviaire ou les trains emportant de la messagerie.

Produire à coûts maîtrisés permet d'éviter le recours fragile aux subventions publiques

La suppression de la plupart des trains de nuit en France, comme de la majorité des trains Intercités de jour (Corail), est liée à la programmation, dans les années 1980, de la mort de ces trains par :

- d'une part une concurrence (sur-évaluée) par les trains à grande vitesse
- d'autre part la non-programmation du remplacement des voitures-couchettes et des locomotives.

L'organisation dite massifiée des travaux de renouvellement des voies ferrées, et les carences (volontaires ?) dans la commercialisation des trains, ainsi que la détérioration des conditions de correspondances, ont provoqué des baisses de fréquentation, qui toutefois n'ont pas touché tous les trains. Le déséquilibre financier, de l'ordre de 30% pour la plupart des trains, est donc à analyser avec circonspection (tout est-il fait pour que ces trains soient remplis ?) et surtout à rapprocher du surcoût de production des trains par la SNCF, estimée par elle-même à environ 30%, et plus proche du double quand on analyse les coûts de production du train chez nos voisins européens.

La relance des trains de nuit passe donc, aussi, par une remise à plat des modes de production de ces trains, et de leur contribution aux frais de structure de la société nationale.

Concrètement, OBJECTIF TRAIN DE NUIT propose :

- **un engagement ferme de SNCF Réseau sur la desserte par train de nuit 365 jours /an** (hors cas de force majeure) de l'ensemble des gares constitutives de ce réseau :
 - en direct (sans correspondance)
 - pour les gares situées sur les lignes à double voie pour lesquels les travaux doivent permettre, la plupart du temps, de ne pas interrompre le trafic
 - pour les gares accessibles par un itinéraire de détournement
 - par correspondance quai à quai en 15 mn pour les autres gares quand les travaux exigent l'interruption des seules voies d'accès (double voie ou voie unique)
- **un pilotage opérationnel de la production**, impliquant tant l'exploitant des trains que le gestionnaire de réseau, permettant de faire face efficacement (sur la base de scénarios pré-établis) à tous les aléas tels que ceux qui ont pu être identifiés à ce jour
- **l'intégration de voitures-couchettes et de voitures-lits de confort supérieur** (loués le cas échéant), ainsi que d'au moins une voiture offrant des places assises inclinables, un espace restauration avec *a minima* un distributeur d'en-cas et de boissons, et 8 places pour les vélos
- **une commercialisation des trains au moins 4 mois à l'avance**, par les différents canaux de distribution (agences de voyages, gares, sites internet, offres intégrés, marketing ciblé ...), avec une gamme de prix intégrant les différents niveaux de confort et une offre à bas prix pour les trajets de nuit, et, pour les trajets d'extrémité de parcours, une tarification intégrée à celles des transports de proximité concernés
- **une optimisation des correspondances en gares**, en lien avec les autorités organisatrices concernées (trains et cars régionaux, services urbains, transport à la demande ...)
- **une régularisation de la branche Perpignan 365 jours /an et son prolongement jusqu'à Barcelone**
- **un dédoublement, 2h plus tôt, de ce train de Perpignan à Paris via Rungis**, sous la formule mixte fret / voyageurs, permettant la pérennisation du train de primeurs Perpignan-Rungis ; idem pour le retour, sauf à rapatrier les wagons vides en queue d'un train Intercités de jour (ex-Capitole du matin)
- **une optimisation des roulements de personnel et de matériel roulant**, notamment en limitant les découchés (repos hors résidence), en limitant le ratio de frais de structure à la moyenne pratiquée dans les pays voisins, et en obtenant du gestionnaire de réseau un prix moindre pour les sillons (comme pour le fret nocturne).