

Remettre les trains de nuit sur les rails



Une enquête sur le potentiel des Intercités de nuit

Par le collectif « Oui au train de nuit »

2017

L'Intercité de nuit, un mode de transport d'avenir

L'Intercité de Nuit (ICN) est un mode de transport longue distance qui a vu son démantèlement s'accélérer en 2016 et 2017. A cette occasion, la SNCF et l'État ont répété **des prétextes contradictoires autour du « déficit supposé » et d'ICN « vides » mais ayant en fait des taux d'occupation élevés**. L'ICN a en réalité bien des avantages passés sous silence :

- **Gagner une demi-journée** : Pour parcourir plus de 750 km et arriver le matin, l'ICN offre un « saut de nuit » très pratique et apprécié. Le train de jour obligerait à partir la veille, et à payer l'hôtel. L'ICN économise donc une demi-journée et offre la journée entière à destination : « l'ICN c'est traverser la France en une heure : ½ h pour s'endormir, et ½ h pour se réveiller ! ».
- **Un réseau multidirectionnel pour mailler le territoire** : les TGV s'arrêtant peu, ils desservent mal les villes moyennes. De plus, le réseau LGV oublie aussi les liaisons transversales, qui ne passent pas par Paris. Les ICN sont donc nécessaires pour irriguer les villes moyennes et relier directement entre elles les régions éloignées les unes des autres.
- **Reconnecter le sud dans l'Hexagone** : De nombreuses villes du sud sont à plus de 750 km de Paris, cas peu favorable aux LGV. De plus, Paris, excentrée au nord de l'Hexagone, est une mauvaise *plateforme de correspondances* pour la moitié sud : les LGV qui obligent à passer par Paris pour atteindre l'est, l'ouest ou le centre rajoutent un détour et un surcoût important. Un voyage de jour en TGV dépassant 4 voire 6 heures, pour un coût élevé, n'est pas attractif. En conséquence, avec la régression des Intercités, une grande partie de l'Hexagone est désormais considérée à peu près inaccessible en train par les habitants du sud.
- **Un mode sobre en financements publics** : Au-delà du prétexte du déficit supposé, l'ICN reste un des modes de transport les plus proches de l'autofinancement. Desservir les villes moyennes par des liaisons aériennes ou des projets LGV coûterait beaucoup plus cher au contribuable et au voyageur.
- **Un mode écologique** : En plus d'être peu énergivore, l'ICN valorise les infrastructures existantes et évite d'artificialiser de nouvelles surfaces. Il favorise le *report modal* de l'avion sur le rail, de manière beaucoup moins onéreuse que les projets LGV, avec une portée plus grande, tout en étant plus rapide à mettre en place.
- **Des déplacements à l'échelle européenne** : pertinent sur des distances de 550 km jusqu'à plus de 1500 km, l'ICN a un potentiel pour les liaisons internationales. Déjà l'Autriche, la Russie, la Finlande et la Suède relancent ou modernisent leurs réseaux ICN. La France a, elle aussi, un rôle central à jouer en Europe de l'Ouest pour le retour des ICN.

Au 20ème siècle plusieurs modes de transports aussi pertinents que le vélo et le tramway ont eux aussi disparu suite à des décennies de désintérêt de la part de tous les acteurs. Aujourd'hui n'abandonnons pas les Intercités de nuit avec la même légèreté. La période est d'autant plus propice, que déjà en Europe du centre et du nord « nous sommes à l'aube d'une renaissance pour les ICN ». Alors autant ne pas perdre de temps. Le changement climatique, lui, n'attend pas...

Table des matières

1/ Les trains de nuit entre démantèlement et relance pour le climat.....	4
2/ État des lieux : les trains de nuit sont négligés depuis des décennies.....	4
2.1/ De « graves dysfonctionnements » bien réels mais masqués.....	4
2.2/ Des ICN invisibles à la vente.....	5
2.3/ « Rabattre la clientèle vers les TGV »... même quand l'offre ne correspond pas.....	5
2.4/ Aux frontières : des correspondances absurdes.....	6
2.5/ Manque de matériel roulant pour les lignes régulières et les « trains spéciaux ».....	7
2.6/ Sous-investissement pour les voies classiques.....	7
2.7/ La SNCF saborde-t-elle l'activité ICN pour obtenir son démantèlement ?.....	8
3/ Revenir sur les prétextes pour découvrir le potentiel des ICN.....	8
3.1/ Une optimisation du temps doublée d'une utilisation sobre des ressources.....	8
3.2/ Le « déficit supposé » cache un des rares trains qui peut s'autofinancer.....	9
3.3/ Les trains de nuit ont un taux d'occupation élevé mais l'État les voit « vides ».....	10
3.4/ La SNCF assigne-t-elle des surcoûts à l'activité ICN ?.....	11
3.5/ Les chemins de fer allemands (DB) pris « la main dans le sac à mensonges ».....	12
3.6/ L'ICN est un des modes de transport les plus efficaces économiquement.....	13
3.7/ Aménagement du territoire : éviter la course au « tout LGV » vers le sud.....	14
3.8 / L'ICN est créateur d'emploi et la SNCF n'en veut plus.....	14
4/ L'ICN, une solution sobre en financements publics et en énergie : comparaison mode par mode.....	16
4.1/ Quels transports longue distance pour lutter contre le changement climatique ?.....	16
4.2/ Quels besoins de financements et quelles ressources budgétaires pour la relance des ICN ?.....	17
4.3/ Favoriser les modes peu énergivores : les prémices de la Tarification Incitative.....	19
4.4/ Des autocars là où le train est manquant.....	20
4.5/ L'ICN pour enfin réduire l'impact de l'aviation ?.....	20
4.6/ Réexaminer le bilan écologique de la très Grande Vitesse	20
4.7/ L'ICN est-il démodé ? Les transports entre besoin de sobriété et fuite en avant technologique.....	21
4.8/ Le précédent du retour du tramway.....	22
5/ Brainstorming pour relancer les ICN.....	22
5.1/ Quelles lignes de nuit nationales pour la décennie 2020 ?.....	22
5.2/ Le potentiel insoupçonné des transversales ICN	23
5.3/ Un futur matériel roulant européen ?.....	24
5.4/ Maigres espérances d'ouverture à la concurrence et besoin de coopération européenne.....	25
5.5/ Mobiliser les acteurs.....	27
5.6/ Et pour les distances européennes supérieures à 750 km : l'avion ? Ou l'ICN !.....	28
5.7/ « Nous sommes à l'aube d'une renaissance des ICN en Europe ».....	28
6/ Se mobiliser ensemble pour les ICN et la transition dans les transports.....	30
7/ Résumé des propositions.....	30
8/ La presse en parle.....	31
9/ Qui sommes-nous ?.....	31
Annexe A/ Sortir du « tout-TGV » redonne une place aux ICN.....	32
A.1/ Un emballement pour la très Grande Vitesse.....	32
A.2/ Les LGV desservent mal les villes moyennes.....	33
A.3/ Des liaisons transversales « oubliées ».....	33
A.4/ Paris est un mauvais « hub » ferroviaire pour le sud.....	34
A.5/ Des liaisons internationales et nationales supérieures à 750 km... hors de portée par TGV.....	34
A.6/ Les voyageurs recherchent des billets moins chers plutôt que des « minutes gagnées ».....	34
A.7/ Jeu d'acteurs : une superposition de comportements pro-LGV inappropriés.....	34
Annexe B/ L'aviation hors du cadre climatique ?.....	35
Annexe C/ Optimiser les ICN existants.....	36
C.1/ Quels ICN entre Paris et le Sud-Ouest ?.....	36
C.2/ Autres éléments pour optimiser les ICN existants.....	37
Annexe D/ Quels ICN en 2030 ?.....	37

1/ Les trains de nuit entre démantèlement et relance pour le climat

Le nombre de lignes de nuit est en forte régression depuis les années 2000. En 2016, l'État s'est désengagé plus encore. Il a contraint les Régions à reprendre – contre financement – une grande partie des Intercités de jour (ICJ)¹. Les lignes de nuit sont quant à elles délaissées malgré une mobilisation des usagers et des élus². Sur 8 Intercités de Nuit (ICN) existants en 2016, 5 ont été fermés, et un autre pourrait l'être en décembre 2017.

Toutefois leur redéploiement est possible : la mobilisation des élus régionaux et locaux, des cheminots et des usagers a permis le retour du Paris-Port Bou³. Cela ne constitue pas une exception mais bien une tendance, avec la relance et la modernisation de réseaux ICN en Europe du centre, du nord et de l'est. En réalité, dès aujourd'hui, tous les arguments sont là pour que les trains de nuits rebondissent.

Les usagers des trains de nuit sont en première ligne pour observer que, malgré la dégradation du service, les trains de nuit restent très appréciés et fortement utilisés là où ils existent encore. Les déclarations de la SNCF et de l'État pour démanteler le service apparaissent comme des prétextes décalés, voire des positions idéologiques. Le collectif « Oui au train de nuit », soutenu par une trentaine d'associations, a donc mené l'enquête pour découvrir une impressionnante somme de dysfonctionnements du service (Section 2). L'analyse des prétextes autour du « déficit supposé » et du « taux d'occupation » permet de révéler l'important potentiel de report modal, rapidement accessible et bon marché (Section 3). L'ICN répond aux besoins de sobriété tant financière qu'énergétique, ce qui ouvre des pistes de financement (Section 4). Ainsi, les ICN du futur, modernisés, permettront de mieux desservir les villes moyennes, les liaisons transversales, les liaisons de plus de 750 km et les liaisons internationales (Section 5). Les Annexes A/ et B/ présentent respectivement les limites des modes LGV et aériens, et montrent ainsi la nouvelle place qui s'ouvre pour les ICN dans le mix des transports.

N'ayant pas accès à certains chiffres clés, l'investigation a formulé des questions (en vert dans le texte ci-dessous). Celles-ci sont destinées à être explorées par une mission d'information parlementaire et/ou par les services de l'État. Faire la lumière permettra de réhabiliter les ICN afin que ce mode très longue distance complète l'offre de transports pour avancer vers la transition écologique, et vers un aménagement du territoire qui n'exclue pas les villes moyennes ni les périphéries de l'hexagone.

2/ État des lieux : les trains de nuit sont négligés depuis des décennies

2.1/ De « graves dysfonctionnements » bien réels mais masqués

Les ICN souffrent d'une mauvaise qualité de service : manque de promotion commerciale, allongement des trajets⁴, horaires peu optimisés, suppression d'arrêts, maintenance non effectuée sur les voitures, rames arrivant avec voitures manquantes, retards et suppressions fréquentes des trains, la liste est longue... Aussi, le Député Joël Giraud a interrogé l'ex-Ministre de l'Environnement à propos de l'ICN Paris-Briançon : « Nous remercions tous le Gouvernement de l'avoir maintenu, mais il connaît de graves dysfonctionnements. Depuis le début de l'année, il a en effet été supprimé ou, pis, n'est même pas arrivé à destination une centaine de fois. Cela fait beaucoup ! » Mme Ségolène Royal explique ainsi la fréquente suppression des ICN : « le fonctionnement des trains de nuit est plus complexe, donc plus fragile que celui des trains de jour. Dès la signature en 2010 de la convention pour l'exploitation des TET [*Trains d'Équilibre du Territoire*, c'est-à-dire les trains Intercités], il a été décidé que les différents trains de nuit ne circuleraient

1 Lionel Steinmann, [La révolution discrète des trains Intercités](#), *Les Echos*, 26 déc. 2016
Florence Guernalec, « [TET : l'exécutif vise une réduction drastique du déficit d'exploitation](#) », *Mobilités*, 12 janv. 2017 ;
Secrétariat d'État aux Transports, « [Un nouvel avenir pour les Trains d'Équilibre du Territoire](#) », 12 janv. 2017

2 « [19 élus défendent le train de nuit](#) », 16 sept. 2016 ;
Julien Estrangin, « [Train de nuit: la Région met un coup de pression](#) » *Le Dauphiné*, 1er oct. 2016 ;

3 [Le train de nuit Paris / Cerbère circulera à nouveau en juillet](#), *Midi Libre*, 27 avril 2017 ;
AFP, [Perpignan : des usagers fêtent le retour du train de nuit](#), *Midi Libre*, 7 juil. 2017

4 Le Paris-Irun par son trajet direct parcourait 800km. Depuis 2012, il est détourné par Toulouse, ce qui implique un trajet de 1000 km, beaucoup plus lent. De manière similaire, à partir de 2014, le Strasbourg-Nice/Port Bou fit un détour de 200 km entraînant un décalage de 80 minutes pour une arrivée à Strasbourg – moins attractive – à 9h20 au lieu de 7h59. Voir FNAUT, « [Trains de nuit : une offre indispensable](#) », *FNAUT-info*, n°234, mai 2015

pas les jours de grève. »⁵

Les graves dysfonctionnements observés existent aussi sur les autres lignes : en 2017, sur 223 circulations prévues du Paris-Tarbes-Irun, **un tiers a été annulé ou n'est pas arrivé à destination**. Seules 127 sont effectivement arrivées avec moins de 15 min de retard (57%)⁶. Cela fait donc **43% de trains en retard ou annulés**.

Pour sa part, l'UFC-Que Choisir dénonce **les annulations masquées** : « Quant aux annulations, un train supprimé la veille avant 16 heures disparaît des statistiques. »⁷ Le train est « déprogrammé », comme s'il n'avait jamais existé (c'est le cas aussi lors des grèves). En conséquence, la réalité du mauvais fonctionnement des lignes n'apparaît pas dans les statistiques publiées par la SNCF⁸.

2.2/ Des ICN invisibles à la vente

Les ICN semblent victimes d'une stratégie de découragement, à tel point que réserver un voyage en train de nuit peut devenir un parcours du combattant. Tandis que les réservations pour les TGV ouvrent d'ordinaire 3 mois à l'avance, les trains de nuit sont souvent invisibles jusqu'à 2 semaines avant la date de départ, sans aucune information donnée sur les horaires ni même l'existence de ces trains⁹.

Pourtant les voyageurs qui parcourent 800 km sont ceux qui réservent le plus à l'avance. Beaucoup de salariés planifient leurs vacances 6 mois à l'avance. Or 3 semaines à l'avance, il ne leur est souvent proposé que le TGV et le bus. Le directeur des Intercités Centre-Sud SNCF, M. Sean Clairin explique la situation : « *Ce n'est pas voulu. Nous n'avons pas toujours les horaires en avance. C'est compliqué de prévoir la nuit, parce qu'il y a des travaux sur les voies.* »¹⁰ Les ICN roulent depuis le XIX^{ème} siècle. Mais, aujourd'hui, SNCF réseau n'arrive plus à valider à l'avance les sillons nocturnes pour la circulation des ICN¹¹.

La fenêtre d'achat ICN est d'autant plus étroite, que plusieurs heures avant le départ du train à Tarbes, les billets ICN vers Paris ne sont plus en vente, « *parce que le train est déjà parti de Bayonne* »¹². Notons aussi que certaines gares « disparaissent » de la vente¹³. En comparaison, l'aviation propose les réservations 10 mois à l'avance. Et déjà, en Europe centrale, les ICN sont vendus 4 mois à l'avance par Trenitalia, et 6 mois à l'avance par la compagnie autrichienne ÖBB !

Si elle voulait éviter de pénaliser exagérément les ICN circulant sur des « sillons précaires », la SNCF pourrait a minima *faire apparaître* tous les ICN sur sa plateforme de vente, même quand la réservation n'est pas encore ouverte, et aussi quand le train est annulé ou déprogrammé. Une annonce explicative permettrait de clarifier la situation : « *non encore ouvert à la réservation / susceptible d'annulation* » ou « *supprimé pour travaux* ».

A rechercher :

Question : SNCF Réseau y met-elle toute la bonne volonté possible ? Interroger SNCF Réseau sur les possibilités d'éviter d'affecter des sillons précaires aux ICN ? Ou à défaut de confirmer les sillons 1 à 2 mois à l'avance ? Quelles possibilités d'ouvrir les réservations ICN jusqu'à 6 mois à l'avance ?

Interroger SNCF Mobilité sur les possibilités de rendre visibles tous les ICN ? (même ceux qui sont annulés, ou encore ceux en cours de validation).

2.3/ « Rabattre la clientèle vers les TGV »... même quand l'offre ne correspond pas

Depuis les années 2000, le nombre de lignes de nuit s'est réduit progressivement. Il s'agissait d'« amener » les voyageurs à « choisir » le TGV, même si celui-ci dessert mal les villes moyennes ou les liaisons transversales. Explication par la Cour des Comptes : « *au fur et à mesure du développement du réseau à grande vitesse, l'entreprise procédait par petites touches à une diminution des dessertes des*

5 Notons que les grèves ne sont pas la cause principale de la suppression des ICN. Voir :Assemblée Nationale, [Projet de loi de finances pour 2017](#), Séance du 2 nov. 2016

6 [Circulation de l'intercités de nuit la palombe bleue Paris-Tarbes-Irun en 2017](#), collectif « Oui au train de nuit ».

7 L'enquête menée sur les TER serait à reproduire sur les TET : Olivier Razemon, [La SNCF ruse-t-elle pour masquer les retards des trains?](#), Blog-Le Monde, 26 mai 2015 ; Jean-Michel Gradt, [Retards des TER : l'UFC-Que Choisir conteste les chiffres officiels](#), 26 mai 2015 ; Sylvie Gittus, « [Trains régionaux : géographie d'une crise](#) », *Le Monde*, 18 mai 2016

8 Voir [Régularité mensuelle Intercités](#), data.sncf.fr

9 B. Aubin, « [SNCF : comment tuer les Intercités ?](#) », *Bernard Aubin* (blog), 27 mars 2012 ;

B. Aubin, [L'avenir des trains de nuit passera-t-il par la Russie ?](#), *idem*, 5 fév. 2015

10 Cité par Clara Griot, Fériel Naoura, [Voie de disparition](#), *Le Quatre heures*, 1er août 2017

11 Description de la situation par la Cour des comptes dans [Les trains Intercités : sortir de l'indécision](#), fév. 2015, p. 231-232 : « Les trains Intercités sont, enfin, particulièrement touchés par le retard de rénovation du réseau ferré classique qui a longtemps pâti de l'allocation prioritaire des investissements aux projets de lignes nouvelles à grande vitesse. Leur utilisation est de ce fait durablement handicapée par les ralentissements imposés par le mauvais état de certaines voies et l'impact des chantiers programmés pour rattraper ce retard de rénovation. La « crise des sillons » observée depuis 2010 a eu un effet particulièrement négatif [...] sur la circulation des trains de nuit. »

12 [Au guichet SNCF de Tarbes « vous ne pouvez pas acheter le billet, car le train est déjà parti de Bayonne »](#). « C'est parce que les couchettes sont préparées quelques heures avant le départ, à Hendaye. La réservation est donc fermée 5 heures avant le passage de l'ICN à Tarbes. », explique un agent SNCF.

13 Le Paris-Port Bou s'arrête à Lézignan-Corbières, mais cette gare était souvent invisible à la vente en 2016. En septembre 2017 c'est la gare Port Bou qui fut temporairement invisible à la vente.

lignes classiques afin de rabattre vers les TGV la clientèle des lignes nationales. »¹⁴ En ce sens l'État et la SNCF opposent la LGV et l'ICN : ils ne seraient pas compatibles et l'un exclurait l'autre. Autre continent, autre attitude, la Chine a construit une LGV Pékin – Shanghai. Le temps de trajet étant de 5h (pour 1200 km), l'offre de jour est complétée avec 3 différents horaires ICN¹⁵ qui permettent de partir plus ou moins tard le soir et d'arriver plus ou moins tôt le matin. **L'ICN dessert les plages horaires non accessibles par la Grande Vitesse.**

Le TGV était par ailleurs considéré comme « magique », capable de desservir même les territoires où il ne roule pas. Ou alors la géographie vue depuis Paris est floue : la Cour des Comptes déplore en 2014 que « l'État a demandé à la SNCF, en dépit de la mise en service de la LGV Rhin-Rhône, de renoncer à la suppression des lignes Hendaye-Nice et Hendaye-Genève »¹⁶ (cherchez l'erreur ou prenez une carte). Finalement le démantèlement des ICN Genève-Irun, Nice-Irun et Paris-Luchon¹⁷ a bien eu lieu en 2013-2014. Puis en 2016 l'ICN quadriranche Strasbourg/Luxembourg-Nice/Port Bou fut aussi supprimé. Pourtant aucun TGV ou ICJ ne permet d'assurer ces liaisons.

Pour le tourisme en montagne ou en milieu rural, le trajet TGV doit souvent être complété par une ou plusieurs correspondances. Un voyage de plus de 750 km dure alors fréquemment plus de 4h, voire plus de 7h si le déplacement est transversal. Le touriste ne choisit pas une destination qui impose 7-8h de trajet en train de jour. Si l'ICN vient à manquer, il préfère alors l'avion pour une destination internationale, bien plus lointaine. C'est une perte pour le tourisme local et intra-européen.

A étudier : l'évolution du trafic aérien dans les territoires qui ont subi une baisse de desserte ICN. Et plus généralement le report du trafic des ICN démantelés.

En 2016, l'État a lancé un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) pour que des opérateurs ferroviaires reprennent des lignes de nuit. Transdev – une des entreprises pressenties – a répondu qu'elle n'était pas intéressée, parce que de nombreuses informations contenues dans l'AMI sont fausses ou parcellaires ; que les conditions d'accès au réseau, les données du trafic et les recettes actuelles ne sont pas fournies ; que le Ministère des Transports ne garantit ni le transfert du personnel, ni la mise à disposition du matériel roulant, ni l'exactitude des données d'électrification¹⁸. **L'État n'a donc pas semblé désirer pérenniser les ICN**, ni par la SNCF, ni par d'autres acteurs.

2.4/ Aux frontières : des correspondances absurdes

Les ICN peuvent permettre des connexions avec les pays limitrophes. Mais désormais, les correspondances sont « absurdes » voire inexistantes aux frontières. Les horaires ne sont pas conventionnés pour les TET. Le choix de supprimer les correspondances ICN relève donc de la SNCF seule¹⁹.

Plus encore, de nombreux IC et TER font désormais leur terminus juste avant les frontières. Afin d'offrir à nouveau des correspondances, il est nécessaire que les trains atteignent au moins la première gare du pays limitrophe, soit Terminus Port-Bou au lieu de Cerbère²⁰, Irun au lieu de Hendaye²¹, Vintimille au lieu de Nice²².



L'absence de coordination et la discontinuité du service entre les gares frontalières distantes d'à peine quelques kilomètres génèrent un handicap de mobilité entre les régions européennes limitrophes et va à contresens de l'intégration européenne²³. La discontinuité de service va par contre dans le sens du report

14 Cour des comptes, [Les trains Intercités : sortir de l'indécision](#), fév. 2015, p. 234

15 Mark Smith, [Beijing to Shanghai by sleeper train: Video guide](#), Seat61, 1er sept. 2014

16 Cour des comptes, [Trains d'Equilibre du Territoire](#), 2014, page 44.

17 Une liste (non exhaustive) des lignes déjà fermées est disponible sur : « [Intercités de nuit](#) », [wikiwand](#)

18 Jean-Michel Gradt, « [Trains de nuit : pourquoi Transdev n'est pas intéressé](#) », *Les Echos*, 4 avril 2016 ;

Lionel Steinmann, « [Transdev se désengage des trains franco-italiens Thello](#) », *Les Echos*, 28 juin 2016

19 En 2011 le Paris-Irún arrivait à son terminus à 7h36 et assurait une correspondance avec des trains vers Barcelone (8h05), Madrid (8h15) et La Corogne (8h45). Depuis qu'il est dévié par Toulouse, il arriva dans un premier temps Irún à 8h55. La Renfe retarda le départ du train vers La Corogne à 9h15... mais la SNCF retarda encore l'arrivée de La Palombe Bleue... à 9h25, ce qui empêche la correspondances pour dix minutes. A l'été 2014, le terminus fut déplacé à Hendaye, éliminant toute possibilité de correspondance. Pour plus d'informations lire : Juan-Carlos DíEZ, [Le train de nuit La Palombe Bleue \(Paris-Tarbes-Hendaye-Irún\), un train d'avenir à maintenir](#), déc. 2016

20 Voir l'Annexe I des propositions interassociatives, [Des transports doux pour l'Occitanie](#), ouiautraindenuit.wordpress.com, juin 2016

21 Olivier Razemon, [Entre Hendaye \(France\) et Irun \(Espagne\), les voitures passent. Les trains s'arrêtent](#), *Blog - Le Monde*, 27 avril 2014

22 Les dernières liaisons de nuit depuis Paris, Strasbourg, Luxembourg, Reims étaient (ou sont) au Terminus Nice et ne desservent plus Vintimille.

23 PTP-Barcelona, [Nous voulons que les trains entre Portbou et Cerbère puissent rentrer à la maison avec des passagers !](#), 7 Avril 2017

Sur la liaison France-Belgique : Kris de Decker, « [La grande vitesse est en train de tuer le réseau ferroviaire européen](#) », *Carfree*, 19 déc. 2013; A

des voyageurs sur les TGV qui sont les seuls trains à franchir les frontières de manière satisfaisante²⁴. A noter, le parlement Européen est déjà conscient des discontinuités de l'infrastructure rail aux frontières²⁵.

A rechercher : A Port Bou 2 trains espagnols partent une minute avant l'entrée en gare des rares trains français traversant la frontière. Des correspondances absurdes similaires sont observées à Narbonne. Le TGV Narbonne-Figueras, toujours en graves difficultés financières²⁶, a-t-il été favorisé en instaurant des correspondances absurdes sur la ligne classique parallèle ?²⁷.

* Les chemins de fer allemands (DB) ont un temps favorisé la vente de TGV par rapport aux trains moins onéreux par des commissions pour les vendeurs au guichet, et par le serveur informatique. Celui-ci rendait invisibles certaines correspondances en train régional. Suite au scandale, les commissions de vente ont été interdites, et des boutons ont été introduits sur le serveur DB : décocher « préférer des correspondances rapides » permet de découvrir des trajets à peine plus longs, mais bien meilleur marché. On peut désormais en plus sélectionner les modes de transports souhaités (TER, ICJ, ICN, TGV, bus, etc).

* Autre problème du site voyages-sncf.com : il ne permet que 2 correspondances sur internet (et 5 correspondances au guichet), ce qui rend invisibles certains trajets en TER entre territoires ruraux distants. Notons que le site ter-sncf.com permet plus de correspondances, donc l'évolution est à portée de main... Actuellement voyages-sncf.com est un site de voyageur, ce n'est pas un site d'information, contrairement au site de la DB (bahn.de). Les pouvoirs publics français gagneront à demander à la SNCF de faire évoluer le site, de rectifier les biais informatiques et d'introduire les boutons existant déjà sur le site DB.

2.5/ Manque de matériel roulant pour les lignes régulières et les « trains spéciaux »

Afin de soutenir Alstom, l'État a contraint la SNCF d'acheter trop de rames TGV²⁸, mais n'a pas commandé de nouveaux trains couchettes depuis les années 1980. En conséquence, la SNCF a abandonné le matériel Corail en siège et en couchette sur les *trains spéciaux*²⁹. Ils sont pourtant importants par exemple pour la ville de Lourdes, deuxième ville hôtelière de France, pour les trains de pèlerins. Même les voitures-ambulances ont été abandonnées, alors que les rames TGV sont peu adaptées aux personnes à mobilité réduite³⁰. Des organisateurs de pèlerinages belges expliquent que « sur le réseau français, la priorité est donnée aux TGV, les trains "ordinaires" devant s'intégrer dans le trafic et parfois après de longues minutes d'attente. Ainsi, les derniers voyages en train de nuit [Namur-Lourdes] ont duré entre 20 et 22 heures ! »³¹, soit du 50 km/h de moyenne, alors que les ICN peuvent rouler à 160 km/h.

Aujourd'hui il manque du matériel roulant même pour les lignes ICN régulières, ainsi que pour les pics de fréquentation saisonniers³². C'est une des causes du démantèlement des ICN.

2.6/ Sous-investissement pour les voies classiques

Parallèlement à l'abandon des ICN, c'est l'ensemble du réseau ferré classique qui a manqué d'investissement durant les décennies du « tout-TGV »³³. Ainsi, en 2014 SNCF Réseau a consacré 4,2 Md€ (milliards d'euros) pour les nouvelles LGV, contre seulement 210m€ (millions d'euros) pour l'entretien du réseau existant. Mme la Ministre des Transports Elisabeth Borne résume la situation ainsi, « ce sont plus de 5300 km de voie ferrée sur lesquels les trains circulent à vitesse réduite parce que nous n'avons pas su entretenir de manière satisfaisante nos réseaux. »³⁴. Cela représente 15% du linéaire, et cette dégradation a fini par aboutir par exemple à la fermeture de la ligne ICN Paris-Luchon en 2014³⁵. La vétusté des voies

noter : l'UE aurait financé des rames Intercités pour la Pologne avec une clause interdisant le franchissement des frontières, ce qui induit un manque de connexion avec l'Allemagne et les pays limitrophes. Même à Strasbourg, pourtant capitale européenne, on doit fréquemment attendre 2h la correspondance pour l'Allemagne, qui ne se fait qu'en train Régional ou Interrégional.

24 F. P., [Train Portbou-Cerbère : la correspondance existe encore, sauf sur les sites de réservation](#), L'indépendant, 7 juil. 2017 ;

Voir aussi la faiblesse des transports régionaux à travers les Alpes : Nathalie Grynszpan, [Les trains régionaux de retour entre Modane et Turin](#), France Bleu Pays de Savoie, 16 sept. 2017

25 Michael Cramer, [Mind the Gap ! 15 railway projects for a better connected Europe](#), The Greens in the European Parliament, nov. 2015

26 Lionel Steinmann, [Le besoin de réduire les pertes menace les lignes Paris-Barcelone et Paris -Genève](#), Les Echos, 25 juil. 2017

27 Voir les Annexes sur [Des transports doux pour l'Occitanie](#), « Oui au train de nuit », 9 juil. 2016

28 Voir le dernier épisode en date : Franck Bouaziz, « [Alstom : l'Etat commande, la SNCF grince](#) », *Libération*, 6 fév. 2017 ;

Marc Fressoz, « [TGV Paris-Milan : la SNCF passera finalement par un appel d'offres](#) », *MobiliCités*, 23 fév. 2017

29 Le dernier train spécial tracté SNCF circula le 12 octobre 2014, voir [Le Train, n° 320](#), déc. 2014, p. 22

30 « La SNCF va retirer les wagons qui permettent aux malades de voyager couchés. Ils datent de la Seconde Guerre mondiale et sont trop vétustes mais, rentabilité oblige, ils ne seront pas remplacés. Du coup, nous devrons certainement affréter des cars spéciaux avec des couchettes. »

Pascal Tissier, « [L'avant-dernier train de nuit](#) », jurapastoral.ch, mai 2014

31 Pèlerinages Namurois, « [Pèlerinage à Lourdes en TGV](#) », Vie du diocèse de Namur, 20 mars 2017 ;

Joëlle Meer, « [Le dernier train de nuit à destination de Lourdes](#) », RTBF, 16 juil. 2016

32 [Hautes-Alpes : les parlementaires LR et LREM mettent la pression sur la SNCF](#), Alpes1, 2 Août 2017

33 Dorine Goth, [Trafic ferroviaire. La vétusté du réseau mise en cause](#), L'Humanité, 1er août 2017

34 [Commission du développement durable : Mme Elisabeth Borne, ministre chargée des transports](#), Assemblée Nationale, 19 juil. 2017, minute 21 ; ARAFER, [La mise en œuvre de la réforme ferroviaire : état des lieux du régulateur](#), oct. 2016, p. 28 ; Sénat, [Auditions des Présidents-directeurs généraux de SNCF Mobilités et SNCF Réseau](#) (vidéo en ligne), 30 mars 2016 ; Gilles Balbastre, [Vérités et Mensonges sur la SNCF](#) (documentaire en ligne), 2015

35 Laurence Boffet, « [Luchon: dernier train au départ](#) », *France3 Haute-Garonne*, 16 nov. 2014

apparaît aussi responsable des accidents ferroviaires graves de Brétigny³⁶ – 7 morts – et de Denguin³⁷ – 35 blessés –, alors que le train est l'un des modes de transport les plus sûrs³⁸. Face à l'engouement que suscitent toujours les grands projets LGV, l'État et la SNCF tentent depuis plusieurs années de négocier le virage pour ramener la priorité sur la rénovation des voies classiques³⁹.

2.7/ La SNCF saborde-t-elle l'activité ICN pour obtenir son démantèlement ?

Le PDG de la SNCF, M. Guillaume Pepy parle des trains de nuit au passé « *du temps où les trains de nuit existaient* », « *depuis qu'ils ont disparu* »⁴⁰, alors que l'État lui a demandé de maintenir plusieurs destinations : Rodez, Latour Carol, Briançon, Port Bou, et que les ICN continuent à desservir Toulouse, Marseille, Nice et bien d'autres villes. La communication du PDG participe à rendre l'offre invisible, en prétendant, comme on l'entend trop souvent jusqu'aux guichets SNCF, que « les ICN n'existent plus ». Le grand public connaît-il le train auto, qui risque lui-aussi de disparaître en 2018⁴¹ ? De nombreuses personnes pensent que les ICN n'existent plus, même dans les départements où ils circulent encore. Pour sortir de l'invisibilité, une importante publicité devrait au contraire être faite.

En mai 2015, une note interne de la SNCF préconise la suppression totale des ICN⁴². Déjà dans les années 2000 des témoignages de cadres supérieurs SNCF ont été rapportés en ce sens : « *les trains de nuit sont un produit dépassé, périmé. Même le Paris-Nice va disparaître avec la LGV PACA* ». Il semble donc que la direction SNCF rêve depuis des décennies de voir disparaître sous le tapis l'activité l'ICN qui est complexe, consommatrice de main d'œuvre et dont le potentiel est depuis longtemps sous-exploité.

L'action de l'État et des parlementaires est donc nécessaire pour amener la direction SNCF à résoudre les graves dysfonctionnements des ICN et finalement relancer l'activité. Point positif, suite à un nième « coup de gueule » des parlementaires des Hautes-Alpes pour le Paris-Briançon⁴³, M. Pepy promet d'« *améliorer l'attractivité du service, à la fois par un travail sur les prix, la visibilité des offres mais aussi par le confort et les services à bord* »⁴⁴.

Il serait nécessaire d'interroger la direction SNCF sur sa volonté de mener à bien la mission de maintien de plusieurs ICN demandée par l'État :

* La direction SNCF souhaite-elle toujours voir disparaître les ICN ? Est-ce qu'elle laisse s'installer des dysfonctionnements ? Transmet-elle une image noircie des ICN à l'État avec pour objectif d'aboutir au démantèlement ?

* La SNCF abandonne-t-elle sa mission d'aménagement du territoire pour privilégier l'expansion à l'international ? Quelles sont les priorités d'investissement entre l'international et le national ?

3/ Revenir sur les prétextes pour découvrir le potentiel des ICN

3.1/ Une optimisation du temps doublée d'une utilisation sobre des ressources

Alors que les projets LGV se justifient à travers une certaine obsession pour « gagner une heure », les usagers soulignent le côté pratique de l'ICN, qui permet de « gagner une demi-journée » :

✓ **L'ICN permet de finir sa journée de travail et prendre le train le soir pour voyager pendant la nuit. Le lendemain on dispose alors de la journée entière à destination.** En comparaison, partir la veille en train de jour et dormir une nuit à l'hôtel mobilise fréquemment une demi-journée en plus, voire une journée entière pour les liaisons transversales.

✓ **Le déplacement pendant le sommeil permet un « saut de nuit » : « Paris et Strasbourg sont à une heure du sud de la France : ½ heure pour s'endormir et ½ heure pour se réveiller ! ».** Les autocars Ouibus sillonnent l'Hexagone de nuit, et les Flixbus traversent l'Europe avec le slogan « Dites oui aux bus de

36 Voir les liens bien documentés : « [Accident ferroviaire de Brétigny-sur-Orge](#) », Wikipédia ; Elise Lucet, [Envoyé spécial](#), France 2, 29 sept. 2016

37 EB, [Accident ferroviaire de Denguin : la SNCF pointée du doigt](#), *La République des Pyrénées*, 28 janv. 2016

38 Rappelons que la route provoque plus de 3000 morts par an, voir [accidents de la route en France](#), Wikipédia

39 AFP, [LGV : le gouvernement veut différer les nouveaux chantiers pour privilégier l'entretien du réseau](#), *Le Populaire du Centre*, 18 fév. 2015 ;

Éric Béziat, « [L'Etat promet 46 milliards d'euros pour rénover le réseau SNCF](#) », *Le Monde Économie*, 21 déc. 2016 ;

Lionel Steinmann, [Elisabeth Borne lance le grand virage de la politique des transports](#), *Les Echos*, 5 juil. 2017

40 Sur France-Inter le 10 mars 2017. Voir la réponse de « Oui au train de nuit » [Les 8 arguments du PDG de la SNCF pour supprimer les trains de nuit sont bidons](#), Interview de « Oui au train de nuit » par Sarah Lefèvre, *StreetVox*, 23 mars 2017

41 [Et si vous emmenez votre voiture en vacances ?](#), *Guide auto/train*, SNCF, édition 2017

42 « *Ils ne seraient plus compétitifs en raison de la concurrence du covoiturage, des offres aériennes à bas coût et hôtelières ainsi que des petits prix sur les liaisons ferroviaires de jour* ». Pourtant : (1) abandonner le rail au profit de l'aviation et de la voiture est contradictoire avec la transition écologique ; (2) l'automobile et le bus sont inconfortables pour des trajets de 800 km ; (3) Les ICJ desservent rarement des liaisons très longues distances et les TGV oublient les liaisons transversales ; (4) Un déplacement en ICN est à la fois plus rapide et moins onéreux qu'un voyage en TGV auquel on ajoute une nuit d'hôtel.

43 [Hautes-Alpes : les parlementaires LR et LREM mettent la pression sur la SNCF](#), *Alpes1*, 2 Août 2017

44 [Hautes-Alpes : Guillaume Pepy promet une modernisation du Paris-Briançon](#), *Alpes1*, 3 août 2017

nuît et dormez jusqu'à destination »⁴⁵. Pour les très longues distances, l'ICN est plus attractif que l'IC de jour⁴⁶. Sur certaines liaisons Paris-Savoie, les ICN ont été supprimés, mais désormais des TGV de nuit assurent certains services, équipés uniquement de sièges (peu) inclinables.

✓ Comment faire le dernier kilomètre à l'arrivée du dernier TGV du soir lorsqu'il n'y plus de correspondance TER ou transport en commun ? L'ICN permet d'**accéder aux gares à l'heure où il y a des transports en commun et des correspondances TER** – ce qui n'est pas le cas non plus pour accéder au premier TGV tôt le matin en province.

✓ L'Intercité de nuit permet d'arriver en centre-ville, ce qui est un important avantage face aux surcoûts et au temps de trajet additionnels pour l'accès aux aéroports et aux gares LGV excentrées.

Par ailleurs le « toujours plus vite » n'est plus autant à la mode. Interrogés sur leurs modes de vie et de mobilité, **82% des français veulent ralentir**. Et pour que la société réponde aux défis environnementaux, **60% seraient prêts à abandonner l'automobile personnelle ou l'avion**⁴⁷. L'ICN se greffe donc sur la tendance montante des transports doux où l'objectif n'est plus la vitesse absolue, mais l'efficacité et la sobriété écologique, avec un certain goût du temps et de la convivialité. L'ICN c'est un voyage long qui permet de rencontrer, « dormir ensemble, ça crée des liens ». **L'ICN c'est aussi un lien social**.⁴⁸

3.2/ Le « déficit supposé » cache un des rares trains qui peut s'autofinancer

x Les ICN sont accusés de « déficit ». Cependant la plupart des trains sont déficitaires. Pour Elisabeth Borne, « *La SNCF nous dit également que 70% des dessertes TGV ne sont pas rentables* ». Et pour la Cour des comptes, « *l'activité TET reste cependant l'activité conventionnée la moins subventionnée. Globalement déficitaire à hauteur d'environ 25 %, elle se situe dans une situation beaucoup plus avantageuse que les activités des TER (65 %) et du Transilien (62 %)* »⁴⁹. Pour le Directeur en charge des Intercités de nuit, en ordre de grandeur « *Les Intercités, c'est un euro de chiffre d'affaires pour deux euros de charges.* »⁵⁰ Cette situation n'est pas spécifique aux Intercités : les transports publics urbains - privés ou publics -, affichent le plus souvent un taux de couverture très inférieur à 50%.⁵¹

x Comment un train trop fréquemment annulé – ou qui n'arrive pas à destination une fois sur trois – pourrait-il s'autofinancer ? La SNCF est contrainte non seulement de rembourser les billets, mais aussi payer des nuits d'hôtel, des repas voire des taxis. Occasionnellement des ICN arrivent à destination avec plus de 6 heures de retard⁵². **C'est la mauvaise qualité de service qui mène à une perte de « plus de 100€ » par voyageur.**

x Il est aussi important de remettre en perspective ce « déficit supposé », car de telles subventions de plus de 100 € par billet vendu sont belles et bien réelles sur certaines lignes aériennes régionales⁵³. De fait, **remplacer les dessertes ICN par des liaisons aériennes ou des projets LGV coûterait beaucoup plus cher** au contribuable et au voyageur.

x Autre prétexte alambiqué, « *le déficit des lignes de nuit représente environ 25 % du déficit de l'ensemble des lignes TET alors même qu'elles ne représentent que 3 % des voyages* ». C'est oublier que de nombreuses charges, dont les péages, sont proportionnelles à la distance. Un voyage de 100 km en ICJ est en conséquence moins onéreux qu'un trajet de 800 km en ICN. La comparaison entre les modes ICJ et ICN sera plus juste si on les compare en nombre de voyageur*kilomètre ou en terme de recettes d'exploitation. Or les ICN réalisent 27,2% des *trains*kilomètre* de l'offre TET⁵⁴ : ils s'autofinanceraient donc un peu mieux que les ICJ. Pour sa part la Cour des comptes laisse entendre que les lignes de nuit représentaient 42,5% du chiffre d'affaire des trains Intercités en 2013⁵⁵.

Compter en nombre de voyages permet tout aussi bien de pointer du doigt le TGV, comme l'a souligné Mme Borne « *les déplacements ferroviaires de longue distance représentent moins de 1% des déplacements en France. Mais ils ont mobilisé 16% des investissements dans les infrastructures au cours des 5 dernières années* ».⁵⁶

45 Simon Hamy, [Les « cars Macron » ne démissionnent pas : le point au départ de Périgueux](#), *Sud Ouest*, 31 août 2016 ; « [Dormez jusqu'à votre destination avec nos bus de nuit](#) », *Flixbus*

46 Sur la ligne Paris-Port Bou, l'IC de jour a transporté 86 985 voyageurs en 2015, et l'ICN de nuit 144 061 voyageurs, soit 65% en plus, source CE SNCF.

47 [Modes de vie & mobilité, les grands résultats en chiffres](#), Forum Vies Mobiles, L'Observatoire Société et Consommation, 2015

48 Axel Roux, « [Le crépuscule des trains de nuit](#) », *Le Journal du Dimanche*, 7 août 2016

49 Cour des comptes, [Trains d'Équilibre du Territoire](#), 2 juil. 2014, p12.

50 Cité par Clara Griot, Fériel Naoura, [Voie de disparition](#), *Le Quatre heures*, 1er août 2017

51 Voir [Étude sur l'évolution de l'offre Intercités](#), Laurent Kestel et Adrien Coldrey, DEGEST, 21 nov. 2016 (page 13)

52 S. Milhomme et E. Champale, « [Le train de nuit Paris-Briançon arrive avec sept heures de retard](#) », *France Bleu*, 8 mars 2016 ;

Fabrice Valery, [6 heures de retard pour deux trains de nuit de Paris vers Port-Bou et Latour de Carol](#), *France 3 Occitanie*, 10 nov. 2016
Sophie Accarias, [Joël Giraud en colère contre la SNCF](#), *France 3 PACA*, 20 juil. 2017

Tous les retards n'apparaissent pas dans la presse, notons par exemple que le 22 août 2016 le Paris-Irun arriva avec 7h36 de retard.

53 Isabelle Morisque, « [La grande misère des petits aéroports régionaux](#) », *L'Express*, 10 nov. 2016

54 Étude sur l'évolution de l'offre Intercités, Laurent Kestel et Adrien Coldrey, DEGEST, 21 nov. 2016

55 Cour des comptes, [Les trains Intercités : sortir de l'indécision](#), fév. 2015, p. 231

56 [Commission du développement durable : Mme Elisabeth Borne, Ministre des transports](#), Assemblée Nationale, 19 juil 2017, Minute 20'45" ; Voir

A rechercher :

Quel est le nombre de voyageurs*kilomètres annuels pour les lignes ICN et ICJ entre 2000 et 2017 ?

Quelles sont les recettes et les charges d'exploitation annuelles pour les lignes ICJ et ICN entre 2000 et 2017 ?

3.3/ Les trains de nuit ont un taux d'occupation élevé mais l'État les voit « vides »

M Pepy a déclaré « *Du temps où les trains de nuit existaient, il n'y avait pas énormément de monde dedans, sauf les vendredis et dimanches* »⁵⁷.

Ci-contre une photo du jeudi 27 octobre 2016, gare d'Austerlitz, où tous les ICN affichent complet.



x L'ex-gouvernement a justifié le démantèlement parce que la « *fréquentation est en baisse de 25% depuis 2011* », en laissant entendre une désaffection des voyageurs pour les ICN. En réalité, cette baisse est induite avant tout par la réduction du nombre de circulations : trois lignes de nuit ont été supprimées entre 2011 et 2015. Le nombre de voitures et de jours de circulation s'est réduit sur certaines lignes. Les circulations pour pics saisonniers sont devenues rares (jusqu'à 3 ICN de renfort circulaient les nuits de forte fréquentation, par exemple sur le Paris-Nice). De fréquentes annulations ont lieu « pour travaux » en période de grande affluence. Or, malgré une qualité de service très faible, les ICN sont mieux remplis que les ICJ⁵⁸. Interrogée par la presse, la Direction Intercités reconnaît que *la fréquentation des trains de nuit ne s'est pas dégradée depuis trois ans. Les voyageurs sont toujours là. Les trains sont même souvent complets.*⁵⁹ (voir aussi la photo ci-dessus). C'est aussi le train le plus recommandé par ses utilisateurs : l'ICN reste très populaire⁶⁰. Exceptionnel, en 2016, l'ICN Paris-Tarbes-Irun a atteint 72% de remplissage (à titre de comparaison, la moyenne des TGV est de 65%). Ces très bons indicateurs montrent que **l'ICN a un fort potentiel pour rebondir après des années de repli.**

x Autre prétexte : « *L'offre de nuit ne répond plus de manière satisfaisante aux besoins des voyageurs* ». Une consultation publique sur les Intercités menée en 2015 montre pourtant autre chose⁶¹ : « *Une majorité de réponses positives est donnée sur quatre critères : confort (62% de satisfaits), nombre d'arrêts (79% de satisfaits), temps de parcours (55% de satisfaits) et horaires (51% de satisfaits). Seules les fréquences obtiennent une majorité d'insatisfaits (46% de satisfaits).* » Par ailleurs, « *une majorité des répondants (56%) se dit contre une amélioration du temps de parcours si elle se traduisait par un renchérissement du billet* ».

x Selon le rapport Duron, les coûts d'exploitation (non publiés) sont « *particulièrement forts et nécessitent donc d'atteindre des taux de remplissage très élevés pour en viabiliser l'exploitation (près de 450 voyageurs par train)* ». Les ICN peuvent arrimer jusqu'à 16 voitures et transporter plus de 850 voyageurs par train⁶². Actuellement, les ICN affichent fréquemment complet, sans que la SNCF n'ajoute de voitures pour augmenter les recettes. Curieusement le nombre de voitures a tendance à se réduire jusqu'à 3 par destination pour Rodez et Latour Carol⁶³... Un train de 3 voitures peut-il s'autofinancer ?

Les prétextes avancés pour le démantèlement sont donc trompeurs. La direction SNCF a présenté des chiffres orientés pour obtenir le démantèlement, et le gouvernement a, à son tour, surinterprété ces données⁶⁴ : les chiffres s'éloignent de la réalité, et dénotent avant tout une volonté de désengagement. De

aussi Olivier Razemon, « [TGV : 38% des investissements, 2% des passagers](#) », Blog – Le Monde, 5 janv. 2017

57 Sarah Lefèvre, [Les 8 arguments du PDG de la SNCF pour supprimer les trains de nuit sont bidons](#), StreetVox, 23 mars 2017

58 En 2015, le taux d'occupation moyen des Intercités de 35%. « **Les trains de nuit ont un taux de remplissage bien supérieur à la moyenne des Intercités**, puisque celui de la liaison ayant le plus faible taux de remplissage, Paris-Savoie, est de 38% ; toutes les autres lignes ont un taux de remplissage supérieur ou égal à 43%, la ligne la plus performante (Paris-Hendaye) atteignant 53%. ». Voir Étude sur l'évolution de l'offre Intercités suite aux annonces du Secrétaire d'Etat Alain Vidalies du 21/07/2016, Laurent Kestel et Adrien Coldrey, DEGEST, 21 nov 2016.

59 Lire Clara Griot, Fériel Naoura, [Voie de disparition](#), Le Quatre heures, 1er août 2017

60 TNS Sofres, [Etats Généraux du Rail et de l'InterModalité](#), sondage pour la Région Occitanie, juillet 2016 : 65% des personnes ayant emprunté un TER, Intercité, TGV ou autocar régional déclare que les trains de nuit devraient être maintenus. Autre sondage RTL : 55% des sondés « regrettent la quasi-disparition des trains de nuit » : voir [ici \(sondage en bas de page\)](#).

61 Voir l'encadré 7 dans Commission Duron, [TET: Agir pour l'avenir](#), 25 mai 2015, p. 28-29

62 Chaque voiture [Corail](#) transporte 60 passagers en couchette ou 88 en places assises.

63 « [Les cheminots CGT inquiets pour le train de nuit Rodez-Paris](#) », *La Dépêche*, 28 oct. 2016

64 « Effectivement, la baisse de la fréquentation peut être imputable à la réduction de l'offre », confirme un cadre SNCF. « C'est l'État qui a fait cette

nombreux usagers l'ont tout simplement résumé ainsi : « *quand on veut tuer son chien, on dit qu'il a la rage* ».

Point positif, Mme la Ministre des transports propose d'évaluer les trains autrement : « *J'ai bien conscience qu'on ne peut pas prendre comme référence la fréquentation qu'on peut avoir sur certaines lignes où le matériel roulant n'est pas forcément adapté et dont les infrastructures ne sont pas suffisamment en bon état pour qu'on y roule à la vitesse normale. [...] Il faut qu'on apprécie sur la base d'un service de qualité.* »⁶⁵ Curieusement elle reprend à son compte les chiffres du gouvernement précédent. « *Le modèle économique des trains de nuits n'est plus viable.* »⁶⁶ C'est pourtant avant tout celui des projets LGV qui n'est plus viable. Pour leur part, ceux de l'aviation et de la voiture individuelle sont problématiques environnementalement. Dans ces conditions, en plus de la sobriété (moins se déplacer), quels seront les modes longue distance de l'avenir ?

■ A rechercher : Une réévaluation des ICN est nécessaire afin d'obtenir un bilan moins caricatural.

3.4/ La SNCF assigne-t-elle des surcoûts à l'activité ICN ?

x La Cour des comptes relève que les fortes augmentations du **déficit des IC « s'expliquent pour l'essentiel par une modification du barème des péages versés par les trains Intercités à RFF. Elles font suite à un avis de l'ARAFER qui a abouti à aligner leurs péages sur le niveau le plus élevé acquitté par les TGV.** » Plus récemment, SNCF a souhaité augmenter fortement les péages sur les lignes classiques parallèles aux 2 nouvelles LGV inaugurées en 2017. « *L'objectif visé serait, selon SNCF Réseau, d'éviter un report du trafic TGV sur la ligne classique parallèle, en réduisant l'écart tarifaire avec la LGV.* »⁶⁷ Il s'agit de réduire la concurrence des trains moins rapides. Une majorité des voyageurs risque en effet de préférer des billets moins chers plutôt que de « gagner une heure ». Dans le même temps l'équilibre économique des nouvelles LGV reste introuvable⁶⁸. Cette augmentation des péages a toutefois suscité l'opposition de l'Arafer. Cela étant, pendant les travaux sur la ligne POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse), les ICN vers l'Occitanie devront emprunter la ligne classique Paris-Bordeaux, donc payer des péages plus élevés pour des horaires moins attractifs...

x Constatant « l'organisation très complexe » de la comptabilité SNCF, l'Audit des Intercités s'est interrogé sur l'importance des « charges de gares ou de péage, du niveau élevé de la rémunération du capital et du mode de calcul des charges de distribution »⁶⁹. Les ICN payent cher – entre autres – pour chaque arrêt dans les nombreuses gares du parcours, alors que cela offre un vrai service de proximité. Leur gare de départ, Paris-Austerlitz, est ainsi « la gare la plus chère de France ». En résumé, « **Intercités est un client captif des autres filiales du groupe** ».

x Face à cette somme d'interrogations l'Audit Intercités a saisi le régulateur. Après une analyse similaire, « **l'Arafer demande à SNCF Mobilités de revoir ses règles de séparation comptable** »⁷⁰. Reformulons quelques interrogations : des surcoûts sont-ils facturés aux TER⁷¹ et aux IC afin de financer le déficit de l'activité TGV ? Combien **les IC payent pour les charges de la dette SNCF** ? Notons que la dette est due pour bonne partie aux constructions de LGV⁷² qui ne bénéficient pas aux IC. Contrairement aux idées reçues, serait-ce le TER qui finance le TGV ? (via les fortes subventions demandées par la SNCF aux Régions et à l'État).

■ La mission d'information parlementaire aura un travail important à faire pour clarifier les données et la comptabilité de la SNCF : La SNCF n'a pas de comptabilité « analytique » et l'entreprise semble incapable pour le moment de clarifier ses comptes. Une enquête complémentaire de l'Inspection Générale des Finances (IGF) serait donc nécessaire. Il serait utile que la SNCF offre ses données en open-data, mais pour l'instant les chiffres publiés par la SNCF sont parfois tout simplement irréalistes.

interprétation » précise un autre (communication personnelle).

65 [Audition de Mme Elisabeth Borne](#), Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, Sénat, 20 juil. 2017, minute 12h35'

66 Andy Barrejat, [Fin de la Palombe bleue : l'Etat maintient sa position](#), La Dépêche, 31 juil. 2017 ;

Martin Vanlaton, [Suppression de l'Intercités de nuit Paris-Tarbes : l'Etat campe sur sa position](#), France 3 Occitanie, 1 août 2017

67 [Avis n° 2016-012 relatif à la fixation des redevances d'infrastructures du réseau ferré pour 2017](#), ARAFER, 10 fév. 2016 (art 37-45, page 8-9) :

« SNCF Réseau propose que la redevance de réservation de la ligne classique parallèle à la LGV BPL passe de 3,570€/s-km à 5,782€/s-km pour les circulations de trains aptes à la grande vitesse empruntant cette ligne, les autres trains étant facturés 1,272 €/s-km. L'objectif visé serait, selon SNCF Réseau, d'éviter un report du trafic TAGV sur la ligne classique parallèle, en réduisant l'écart tarifaire avec la LGV BPL. » (Les art. 44-45 dressent la même analyse pour la LGV SEA).

68 La Vie du Rail, [Tours – Bordeaux. Stupeur et financement](#), Rail Passion, 29 avril 2015 ; Jean-Yves Guerin, [Tensions sur la LGV Tours-Bordeaux](#), le Figaro économie, 4 déc. 2015 ; Pierre Recarte, « [LGV : La faillite comme modèle de financement ?](#) », Enbata, 13 mars 2017

69 J-F Verdier, C. Assailly, D. Genet, IDF-CGEDD, [Audit des Intercités](#), juil. 2016, p. 23-25 ; voir aussi la page synthèse, *op. cit.*

70 Marc Fressoz, « L'ARAFER contraint SNCF Mobilités à clarifier ses comptes », [MobiliCités](#), 25 janv. 2017. Voir aussi : ARAFER, « [séparation comptable](#) » ; ARAFER, [L'Arafer ne valide pas les péages 2018 de SNCF Réseau](#), 8 fév 2017

71 Ainsi la SNCF déclare à toutes les Régions qu'elle perd de l'argent avec leur TER... et pourtant au niveau national l'activité TER génère des bénéfices.

Florence Guernalec, « [Guillaume Pepy \(SNCF\) : "Pour les TER, nous devons vendre moins cher aux Régions"](#) », [Mobilicites](#), 23 août 2016 ;

François Tonneau, « [Guillaume Pépy admet que, sur les TER, la SNCF est "très très loin du compte"](#) », [La Provence](#), 30 janv. 2016

72 Julie de la Brosse, « [SNCF: la spirale infernale de la dette du rail](#) », [L'Express](#), 2 juin 2016

x Combien SNCF Réseau facture-t-elle les sillons nocturnes aux ICN ? La gare Lyon Part-Dieu est moins utilisée de nuit, alors que sa saturation en journée est problématique⁷³. L'ICN apparaît donc comme un **outil de désaturation des nœuds ferroviaires** et pourrait être financé comme tel⁷⁴.

A rechercher : un décret européen oblige par ailleurs à réduire les péages pour les sillons nocturnes. Est-il respecté par SNCF Réseau ?



Trains de nuit « Nightjet » ÖBB au départ

3.5/ Les chemins de fer allemands (DB) pris « la main dans le sac à mensonges »

Le mouvement social européen pour le retour des ICN⁷⁵ a montré que les chemins de fer allemands (DB) ont eux aussi noirci le tableau des ICN pour les démanteler : « Les ICN sont rentables, c'est dans les bureaux de l'entreprise que le déficit se crée », explique Joachim Holstein, porte-parole du conseil économique de la filiale European Railservice de la DB. « *Ils prennent en compte des coûts, qui ne sont pas occasionnés par les ICN. [...] Les bilans seraient délibérément orientés de manière à ce que des pertes apparaissent.* »⁷⁶ La polémique s'amplifie jusque sur la 1ère chaîne de télévision allemande⁷⁷. Et le scandale, révélé par la minorité au parlement, intéresse désormais la majorité.

En février 2017, le Directeur Grandes Lignes des chemins de fer autrichiens (ÖBB), M. Kurt Bauer, a expliqué aux députés allemands qu'on peut gagner de l'argent avec les ICN. Points positifs : la DB ne se permet plus de qualifier les usagers des ICN de « nostalgiques » ou de « phobiques de l'avion ». La DB a expliqué que « la demande a augmenté ». En réalité la demande était bien là, mais non satisfaite. En 2017 la DB a élargi à nouveau son offre avec ses « trains de nuit du futur »... uniquement en sièges inclinables. Les couchettes sont opérées par ÖBB, qui prépare une nouvelle extension de son réseau en 2018, vers l'ouest⁷⁸.

3.6/ L'ICN est un des modes de transport les plus efficaces économiquement

A peu près tous les trains et tous les modes de transports représentent un coût pour la collectivité. Ils sont en ce sens « déficitaires ». Mais ils restent nécessaires pour l'attractivité du territoire, l'objectif premier d'un mode de transport n'étant pas sa rentabilité. François Hollande justifiait ainsi l'investissement déficitaire d'1 Md€ pour la LGV Poitiers-Limoges : « **Si on fait une infrastructure, ce n'est pas toujours pour qu'elle soit rentable financièrement. C'est aussi parce qu'elle obéit à une logique d'aménagement du territoire** »⁷⁹. En ce sens, justifier le démantèlement des ICN par leur « déficit supposé » reste donc avant tout un prétexte, qui oublie de comparer avec les autres modes de transport :

x **Les routes sans péage sont financées par l'impôt général.** Elles coûtent **16 Md€/an** (milliards d'euros/an) au contribuable⁸⁰ (soit 275 Md€ pour la période 1990 – 2015⁸¹), sans que l'automobiliste qui les emprunte ne paye son billet pour avancer vers leur équilibre budgétaire.

73 Fabien Fournier, Pourquoi la commission Duron condamne le TGV, lyoncapitale.fr, 2013

74 Autre avantage à souligner sur le plan environnemental : le train de nuit roule pour bonne partie en heures creuses de consommation électrique.

75 Voir <https://www.nachtzug-bleibt.eu/> et <https://back-on-track.eu/>

76 [Comment la Deutsche Bahn noircit le tableau de ses trains de nuit](#), Nikolaus Doll, Max Zimmermann, Die Welt, 1er juin 2016

77 [\[ALLEMAGNE/AUTRICHE\] La Renaissance du Train Couchettes](#), émission de télévision sur la Chaîne nationale Allemande n°1, 5 juil. 2017

78 A noter, en 2006-2008, une évolution positive similaire a eu lieu en Finlande :

Kalevi Kämäräinen, [Comment la Finlande s'est mobilisée pour défendre ses trains de nuit](#), 8 juil. 2017

79 Sans nom, [François Hollande relance le projet de LGV Poitiers-Limoges](#), *Sud-Ouest*, 8 oct. 2016.

80 Union des Syndicats de l'Industrie Routière Française, [L'état de la route 2016](#)

81 Jean Michel Gradt, [Rail, routes, autoroutes : retour sur 25 ans d'investissement](#), *Les Echos*, 9 janv. 2017 ; CGDD, Ministère de l'Environnement, [Les infrastructures linéaires de transport : évolutions depuis 25 ans](#), déc. 2016 ; voir aussi le [comparateur européen](#).

x La SNCF reconnaît que sur 180 lignes TGV, 80 à 100 sont déficitaires⁸². En réalité les TGV sont globalement dans l'incapacité de rembourser les coûts élevés de la construction des LGV. Une étude internationale a montré que seule la LGV Paris-Lyon – construite plus modestement pour une vitesse maximum de 270 km/h – serait rentable⁸³. La LGV Tours-Bordeaux a coûté 8 Md€ et risque de générer un déficit de 150 à 200 m€/an (millions d'euros par an)⁸⁴. La LGV Rhin-Rhône perd 60 m€/an⁸⁵. La faillite de la LGV Perpignan-Figueras a coûté 450 m€ au contribuable⁸⁶.

En comparaison, le « déficit supposé » des ICN est modeste : 75 m€/an pour les 8 lignes de nuit existantes en 2015. Leur financement pendant un siècle coûterait moins cher que le seul projet de LGV Bordeaux-Toulouse-Dax chiffré à 9 Md€ (plus un déficit annuel probablement élevé). En 2017, la SNCF a chiffré le « déficit supposé » à combler par les pouvoirs publics pour relancer un ICN à 10 m€/an. Pour la relance du Paris-Port Bou, la Région Occitanie a pu contester le devis SNCF. Dénoncer les surcoûts et améliorer la qualité des services permettrait de s'approcher de l'équilibre. Ainsi, jusqu'en 2011, le Paris-Irun s'autofinancit⁸⁷. **Accusé de « déficit », l'ICN est donc paradoxalement un des rares modes de transport potentiellement très sobres en financement public. Il se pourrait bien que le moins coûteux pour le contribuable, le voyageur (et le climat) soit, pour de nombreuses liaisons longues distances, l'ICN.**

Parallèlement, la Cour des comptes souligne la nouvelle place que peuvent occuper les IC : « *Après des décennies de repli, [...] sur certaines destinations de longue distance, ils peuvent devenir une alternative financièrement intéressante au TGV pour une clientèle plus sensible au prix qu'à la vitesse.* »⁸⁸ Ce qui est déjà devenu une réalité pour les ICJ⁸⁹, reste à concrétiser pour les ICN.

A rechercher :

* Interroger le gouvernement : Le gouvernement a refusé de cofinancer la prolongation du service ICN Paris-Tarbes-Irun, alors qu'il soutient l'aviation. Puisque tous les modes de transport ont un coût pour le contribuable, pourquoi seul l'ICN devrait-il ne rien coûter à la collectivité ? Après la COP21, les choix de financement ne devraient-ils pas mettre en avant des critères environnementaux ? Le gouvernement serait-il en mesure de proposer aux ICN à minima les aides et les avantages fiscaux dont bénéficient l'aviation ? Les Lignes aériennes d'Aménagement du Territoire sont aidées en particulier au départ de Strasbourg...

* Quels sont les charges, les recettes et les besoins de subvention actuels par km*voyageur pour l'ICN comparé aux autres modes, sur les radiales vers les villes moyennes ? sur les liaisons transversales ? Comment évolueraient-ils si le service était optimisé ? (trains à forte capacité, avec taux d'occupation élevé, taux de déprogrammation/annulation bas).

* Quels ont été les recettes d'exploitation et les charges annuelles de chaque ICN depuis 2000 ?

3.7/ Aménagement du territoire : éviter la course au « tout LGV » vers le sud

En comparaison avec les autres pays européens, l'Hexagone a des dimensions importantes, avec des distances supérieures à 1000km, qui sont particulièrement bien adaptées aux ICN. Exemple : Brest-Nice 1450km, Brest-Hendaye 860 km, Hendaye-Nice 900 km, Strasbourg-Hendaye 1350 km ; Strasbourg-Nice 950 km, Lille-Nice 1150 km. Des projets LGV ne sont pas possibles pour toutes ces liaisons (ou dans tous les cas pas rapidement réalisables). Souhaite-t-on pour l'Hexagone des modes très longue distance écologiques ? Et surtout, ne veut-on circuler qu'uniquement depuis/vers Paris ?

La régression du service IC pose la question de l'égalité des territoires. Paris et les grandes métropoles, qui ne rassemblent pas la majorité de la population⁹⁰, ont bénéficié de dizaines de milliards d'euros d'investissement pour construire des LGV, le plus souvent déficitaires. En parallèle, les villes moyennes et les périphéries de l'Hexagone sont invitées à renoncer à leurs lignes ICN pour « faire des économies ». Pourtant, leurs habitants doivent pouvoir eux aussi participer à la vie nationale, associative, sportive, artistique, économique, etc.

La suppression des ICN s'est faite, par l'ancien gouvernement, sur la promesse de futures LGV

82 Fabrice Gliszczynski, « Pourquoi le TGV fait plonger la SNCF dans le rouge », *La Tribune*, 13 fév. 2014

83 Jean-Michel Gradt, « TGV : seules les lignes Paris-Lyon et Tokyo-Osaka seraient rentables », *Les Echos*, 27 mars 2015

84 Philippe Jacqué, « La ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, un jackpot pour Vinci ? », *Le Monde Economie*, 13 mars 2017 ;

ATTAC France, « LGV Tours-Bordeaux : Vinci nous roule à grande vitesse ! », 1er mars 2017

85 Serge Grass, « TGV Rhin-Rhône : un scandale financier et démocratique », *Contribuables associés*, 11 mai 2015

86 L.C., « Le gouvernement espagnol vote la reprise du tronçon ferroviaire Figueres-Perpignan par la France et l'Espagne », *L'indépendant*, 16 déc. 2016

87 Juan-Carlos DíEZ, *La Palombe Bleue, un train d'avenir à maintenir*, déc. 2016, disponible sur : ouiautraindenuit.wordpress.com

88 Cour des comptes, *Les trains Intercités : sortir de l'indécision*, fév. 2015, p. 249

89 Simon Barthélémy, *Les trains à moins grande vitesse font le plein au départ de Bordeaux*, Rue89 Bordeaux, 17 juil. 2017

Philippe Bonnet, « Paris-Bordeaux en Corail : moins vite, mais moins cher », *La Nouvelle République*, 5 avr. 2015

90 Près de 60% de la population française vit en dehors des 20 grandes aires urbaines « bien reliées » par les LGV.

Voir : [Aires Urbaines de France sur Wikipédia](https://fr.wikipedia.org/wiki/Aires_urbaines_de_France)

polémiques et non financées⁹¹. L'évolution est positive. Elisabeth Borne défend désormais l'optimisation des réseaux existants « *On me dit : la gare est saturée. [...] Je viens d'une entreprise dans laquelle on exploite un RER transportant toutes les deux minutes 2500 voyageurs, [...]. Je pense qu'il va falloir qu'on remette sérieusement nos ingénieurs dans le monde moderne, où il faut commencer par travailler sur les procédures d'exploitation, d'abord améliorer l'existant avant d'aller réclamer des milliards pour créer une nouvelle ligne* ». Redonner la priorité au réseau classique consiste aussi à montrer que les projets LGV ne sont pas l'horizon unique des dessertes ferroviaires très longue distance. **Et pour mettre en pause ces projets LGV, l'État aura besoin de réhabiliter les ICN.**

Point positif, la Région Occitanie a accepté de cofinancer le retour partiel de l'ICN Paris-Port Bou pour 1,4 m€/an⁹². Face aux 150 m€/an que coûte le déficit d'une nouvelle LGV (comme Tours-Bordeaux), le différentiel de financement est à souligner. Pour sa part, la Région Aquitaine cherche à cofinancer le projet LGV vers Dax-Toulouse mais refuse de cofinancer l'ICN Paris-Irun⁹³. Cela montre que **les Régions restent encore globalement centrées sur la solution unique « tout TGV » pour les grandes distances.**

3.8 / L'ICN est créateur d'emploi et la SNCF n'en veut plus

Depuis 2003, **la SNCF supprime autour de 2000 emplois cheminots par an**⁹⁴. L'État impose en effet une course à la « *productivité* »⁹⁵. Ce concept – qui d'après l'ARAFER reste mal défini pour la SNCF – est parfois mesuré en train*km par agent, ce qui revient à faire circuler le plus de trains possible avec le moins de main d'œuvre possible... même si cela revient plus cher. Pour exemple, le gouvernement précédant a un moment imaginé remplacer certains IC par des TGV roulant sur lignes classiques. Cependant, même à vitesse réduite, un TGV coûte 30 % plus cher à exploiter qu'un train IC⁹⁶ : moins de main d'œuvre mais plus cher !

Les ICN sont des *rames tractées*. C'est-à-dire des voitures tirées par une locomotive – à la différence des automotrices. Ils nécessitent des manœuvres de rebroussement, donc **plus de main d'œuvre** : jusqu'à 45 salariés travaillent pour chaque trajet⁹⁷. Pourtant, en convois longs (plus de 7 voitures), les rames tractées peuvent effectivement coûter moins cher que les automotrices⁹⁸.

En comparaison les projets LGV, malgré les très fortes sommes investies, créent finalement peu d'emploi. Peut-on inclure dans l'évaluation des projets, l'indicateur *intensité sociale*⁹⁹ qui mesure le nombre d'heures de travail humain par rapport à la somme investie ?

L'ICN est aussi « **plus compliqué à produire** » : **manœuvres, assemblage des trains multibranches, changement de personnel en milieu de trajet, horaires de nuit**, etc. En comparaison, faire rouler un TGV est beaucoup plus simple. Pour la SNCF, **l'ICN est une activité très minoritaire**, donc non prioritaire. Par ailleurs, les cadres supérieurs SNCF n'apprécient pas les résistances syndicales, qui ont pourtant du sens pour maintenir le service. L'activité ICN ne leur plaît pas, et supprimer les ICN c'est se simplifier la tâche. **Bien des cadres supérieurs voient plutôt leur avenir, et celui de la SNCF, dans les filiales et à l'étranger.** Pour eux, même en admettant que certains ICN peuvent s'autofinancer, de toute façon **les priorités d'investissement de la SNCF sont à l'international**¹⁰⁰.

La SNCF n'est donc pas seule en cause : l'Occitanie est la Région la plus impliquée dans la sauvegarde des ICN, et aussi celle qui a le plus besoin des ICN. Elle place pourtant les ICN en 3ème ou 4ème priorité, derrière les projets LGV (pourtant difficilement finançables¹⁰¹), derrière l'expansion de l'aviation (pourtant peu compatible avec le climat), voire derrière des projets futuristes (peu réalistes). La Région Occitanie¹⁰² – et la SNCF¹⁰³ – financent en effet la start-up Hyperloop qui lève des fonds en vendant du rêve

91 Le précédent gouvernement a justifié le désengagement de l'État pour les lignes de nuit en parlant d'« *offres alternatives de mobilité de bon niveau, ou qui vont prochainement s'améliorer* ».

92 Charlotte Coutard, [Le train de nuit Cerbère-Paris de nouveau sur les rails les week-ends et pour les vacances scolaires](#), France Bleu Roussillon, 28 avril 2017

93 A noter que EELV – qui siège dans la majorité des 2 Régions - s'oppose à la LGV : Jean Lissar, Sophie Bussière, Nelson Palis-Niermann, [Décision Modificative et financement de la LGV par la Région Nouvelle Aquitaine](#), EELV Aquitaine, 23 oct. 2016

94 Pauline Damour, [SNCF: nouvelle coupe des effectifs en 2016](#), 16 déc 2016

Éric Béziat, [La SNCF va supprimer 1 200 postes en 2017](#), Le Monde Economie, 15 déc 2016

95 [Contrats État - SNCF : une visibilité à 10 ans](#), SNCF Réseau, 24 avril 2017

96 Lionel Steinmann, [Les 15 TGV commandés pour sauver Alstom Belfort pourraient commencer... au garage](#), Les Echos, 16 fév. 2017

97 Voir les témoignages dans « La pétition arrive en train de nuit au ministère », [JT 19-20 de France3-Pays Catalan](#).

98 « [Rame tractée ou automotrice ?](#) », *TransportRail*, 20 déc. 2016

99 [Retrouver le sens de l'humain, la notion d'Intensité Sociale](#), Les Pieds sur Terre, 2013

100 La SNCF communique sur l'« *objectif de 50% de l'activité de l'entreprise réalisée grâce à l'étranger, d'ici à 2022* », tout en garantissant que « *93% de nos investissements se font en France* ». Il reste difficile à croire qu'avec seulement 7% des investissements à l'international, cela permette d'y créer 50% du chiffre d'affaire en 2022. Voir [Guillaume Pepy : "La SNCF est internationale"](#), JDD, 7 mai 2017.

101 Pour Nicolas Hulot, « n'avons pas les moyens, voilà », lire : Lionel Laparade, [Mauvaise nouvelle pour Toulouse: « le TGV n'est pas une priorité » selon Nicolas Hulot](#), La Dépêche, 30/08/2017

102 [Avec Hyperloop, la Région prend le « train du futur »](#), La Région Occitanie, 24 janv. 2017

103 [Rencontre SNCF – Hyperloop](#), SNCF, 10 nov. 2016 ;

de vitesse¹⁰⁴. Bien des élus rêvent donc à autre chose et négligent le renouvellement du service existant. Pour que la SNCF prenne au sérieux l'activité ICN, il est pourtant nécessaire **que les citoyens et les pouvoirs publics réaffirment l'importance des ICN**, et recentrent la mission de la SNCF sur l'aménagement du territoire.

Parallèlement, les ICN souffrent d'annulations pour raison de travaux. Pourtant, la circulation pourrait se poursuivre sur une voie pendant les travaux sur l'autre voie¹⁰⁵. Malheureusement les travaux sont de plus en plus réalisés par des sous-traitants avec du personnel moins bien formé¹⁰⁶. Il est alors plus difficile de respecter les normes de sécurité pour maintenir la circulation sur une voie. Confier à nouveau la rénovation des voies à des équipes de cheminots SNCF – plus nombreuses – pourrait participer à créer de l'emploi de qualité et à améliorer la qualité des travaux et la sécurité du réseau.

Dans ce contexte, la branche FRET SNCF est passée de 15 000 cheminots en 2008 à 6000 en 2017. Cette destruction des emplois (et du matériel roulant¹⁰⁷) induit une réduction de cette activité pourtant clé pour la transition énergétique. Elle amène aussi une perte de compétences qui s'avère désormais problématique¹⁰⁸. D'autant plus qu'avec la dégradation des conditions de travail, la SNCF a désormais du mal à recruter¹⁰⁹.

En 2016 suite à des suicides de cheminots¹¹⁰, la pression managériale de la SNCF a été pointée du doigt¹¹¹. La guerre contre les cheminots et les syndicats a trop longtemps été portée par les médias, la FNAUT¹¹², les pouvoirs publics et la direction. Pourtant, les syndicats ont aussi permis de maintenir des trains du quotidien et le service de proximité, à l'époque où la direction SNCF pouvait désirer fermer des lignes et des gares, et où les élus rêvaient surtout aux projets LGV. Aujourd'hui, face à l'augmentation des péages (autour de 7000 €/train sur Tours-Bordeaux) et aux dépenses de prestige de la direction¹¹³, l'accusation que les cheminots sont trop chers a plus de mal à passer. Pour réduire les coûts, l'exemplarité de la direction est nécessaire. Parallèlement, il est désormais urgent de recruter à nouveau pour assurer le renouvellement des compétences et relancer le rail pour la Transition Écologique. Point positif, la DB vient de sortir de la logique de contraction du FRET, pour recruter 700 cheminots¹¹⁴. Un exemple bientôt suivi par la SNCF ?

-
- 104 Pauline Moullot, [Paris-Amsterdam en 30 minutes dès 2021: les fantasmes d'Elon Musk contaminent la presse](#), 28 juin 2017 ; A noter aussi le management « start-up » très précaire, avec des collaborateurs « payés » en stock-options, et des dirigeants sulfureux : [Andres de León : « En Espagne, je suis victime d'un règlement de compte politique »](#), La Dépêche, 3 août 2017.
Rappelons que le *concorde* est un mode de transport à plus de 2000 km/h qui a été en service de 1976 à 2003. Cependant aller vite coûte très cher, ce qui rend probable un échec commercial. Construire des tubes sous vide sera vraisemblablement encore beaucoup plus onéreux qu'une LGV... Hyperloop n'est probablement pas viable économiquement, « *le modèle économique n'existe pas* ». Voir aussi : Eric Vagnier, François Lenglet, [Hyperloop : un vrai projet d'avenir ou science-fiction ?](#), RTL, 4 août 2017. Dans tous les cas, l'activité consiste – d'abord – à communiquer et lever des fonds... en laissant ouvert la possibilité de ne déboucher sur rien : « *vendre du rêve* ».
- 105 Grâce aux [installations IPCS](#), malheureusement peu nombreuses. Voir aussi [Audit Rivier : 10 ans après, quel bilan ?](#), Transportrail, fev. 2015
- 106 Olivier Cognasse, [SNCF Réseau fait la part belle aux sous-traitants](#), L'Usine Nouvelle, 4 mai 2016 ; Sophie Chapelle, [Sécurité ferroviaire : ces questions qui dérangent la SNCF](#), Bastamag, 23 sept. 2013 ; Marion d'Allard, [Le train fou de la sous-traitance](#), L'Humanité, 16 oct. 2013 ; Raphael Brun, « [Une vraie inquiétude](#) », Monaco Hebdo, 21 mai 2015
- 107 Bertrand ROUZIES, [Comment la SNCF saborde pour près d'un milliard d'euros de matériel tractant](#), Blog Mediapart, 12 sept. 2017 ; ANI, [Au cimetière de Sotteville, les locomotives ne sont pas toutes des épaves](#), Normandinamik, 12 octobre 2015
- 108 Marie-Sophie Ramspacher, [La SNCF face à la rupture des générations](#), *Les Echos Business*, 26 oct. 2016 ; [SNCF Montparnasse : la première panne du siècle](#), VilleRail&Transports, 1er août 2017
- 109 France 3 19-20, « [La SNCF recherche désespérément des conducteurs de train](#) », *france3info.fr*, 21 fev. 2017
- 110 [Un cheminot se suicide à la gare Saint-Lazare, à Paris](#), FranceInfo avec AFP, 11 mars 2017 ; [Suicides à la SNCF: le moral des cheminots déraillé-t-il ?](#) La Croix-AFP, 26 mai 2017 ; voir aussi le documentaire, [Cheminots](#), réalisé par Sébastien Jousse et Luc Joulé, 2010
- 111 [Béziers : un cheminot se suicide, la CGT dénonce un «management agressif»](#), Le Parisien, 16 avril 2016 ; Chantal Blandin, [Suicides de cheminots. Effet Orange, effet Werther](#), La lettre du cheminot, 13 avril 2017 ; [Parlons sécurité](#), UFCM-CGT, Cadres libres n°13, nov. 2015
- 112 La FNAUT (Fédération des Associations des Usagers des Transports) refuse toute collaboration avec les cheminots. Elle promeut les principaux grands projets LGV, et elle s'exprime sur les trains de nuit pour demander l'« ouverture à la concurrence ». L'actuel président de la FNAUT fut dirigeant de l'UTP (l'Union des entreprises de Transport Public et Ferroviaire), où il était déjà lobbyiste de l'« ouverture à la concurrence ». Dans les faits, la FNAUT est un groupement d'experts du ferroviaire proche du monde des entreprises. Fonctionnant « à l'envers » (communiquant des entreprises vers les usagers), elle exerce une action de propagande sur les associations d'usagers et les associations environnementales. Les actions « Oui au train de nuit » ont été l'occasion répétée d'observer la divergence de vision entre la présidence de la FNAUT et de certaines de ses associations adhérentes, ainsi qu'avec de nombreux usagers. Un changement serait d'autant plus nécessaire que la FNAUT a un rôle important à jouer pour la promotion du rail dans le cadre de la Transition Énergétique.
- 113 Le faste de l'inauguration des LGV en juillet 2017 a fini par agacer M. Macron « Nous avons vécu dans le secteur sur beaucoup de mensonges. Ces dettes accumulées, un jour quelqu'un les paiera » à lire dans L.B., [6 millions d'euros : la facture de la sauterie de la SNCF a du mal à passer](#), L'Obs, 5 juil. 2017. Précédemment déjà La Cour des Comptes avait épinglé la SNCF pour un séminaire au Maroc pour 600 cadres à 4289 €/pers. : [2,7 millions d'euros pour un séminaire SNCF à Tanger](#), Observatoire des gaspillages, 5 août 2013. Ou encore ses dépenses liées à la communication, qui s'élevaient à 210 m€/an. Pour les vœux 2010 et 2011, la SNCF a organisé deux cérémonies sous la pyramide du Louvre à Paris, pour la coquette somme de 891 586 € et 668 700 €.
- 114 [DB Cargo suspend son programme d'économie pour investir](#), Ville Rail & Transports, 17 juil. 2017

La déshérence de l'ICN¹¹⁵ fait donc aussi écho à celle du FRET¹¹⁶ qui souffre, comme l'ICN, des sillons précaires. En parallèle le *train du quotidien*, avec la modernisation des TER pour les transformer en véritables RER autour des métropoles est également un enjeu d'avenir¹¹⁷.

Un fort investissement de l'État est donc nécessaire pour développer tout le potentiel du réseau ferré existant. Pour trouver un tel financement, le grand chantier de la fiscalité écologique est un prochain défi.

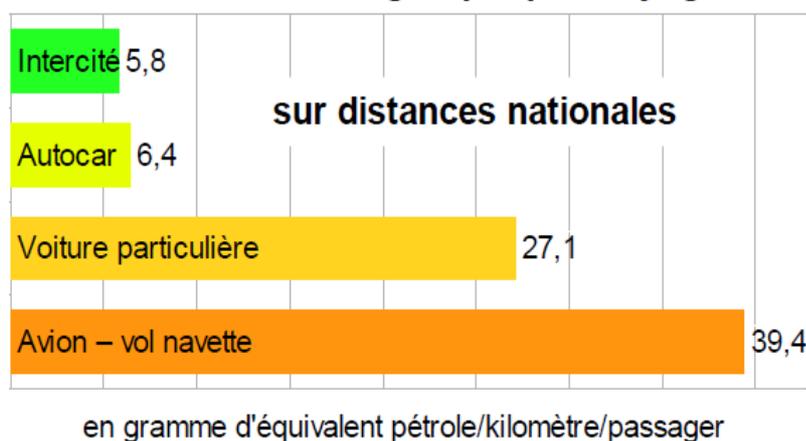
4/ L'ICN, une solution sobre en financements publics et en énergie : comparaison mode par mode

4.1/ Quels transports longue distance pour lutter contre le changement climatique ?

L'État a posé des objectifs pour la transition énergétique : « *réduire la consommation énergétique finale de 50 % en 2050* »¹¹⁸, avec « *une division par quatre ou cinq des émissions* »¹¹⁹ de gaz à effet de serre (GES). Or le secteur des transports est « *le plus gros contributeur* » aux GES (30% du total national) et il consomme 32% de l'énergie finale¹²⁰. La COP-21 invite aussi à sortir des énergies fossiles¹²¹.

Si nous ne changeons pas nos modes de déplacement, les transports dévoreront la majorité de notre quota énergétique et dépasseront à eux seul nos objectifs d'émissions...

Consommation énergétique par voyageur



Source : ADEME, *Chiffres clés Air, Climat, Énergie*, 2013 (p. 67)

Le train est l'un des transports les plus efficaces énergétiquement¹²².

En cohérence, la loi Grenelle 1 pose qu'« *il sera accordé, en matière d'infrastructures, la priorité aux investissements ferroviaires par rapport au développement de projets routiers ou aéroportuaires* »¹²³; et la loi de transition énergétique encourage « *les reports modaux de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres* »¹²⁴.

Ainsi des investissements massifs en faveur du rail ont lieu depuis les années 2000. Ils ont porté principalement sur les grands projets LGV.

Ceux-ci, très onéreux, n'ont toutefois pas permis de réduire les émissions de l'aviation qui continuent de croître en terme absolu en France. L'expansion des LGV est désormais difficile à financer, d'autant que les lignes les plus pertinentes – reliant les grandes métropoles distantes de 400 à 750 km – ont pour la

115 Marc Fressoz, [L'Arafer juge le contrat État-SNCF Réseau "irréaliste"](#), Mobilicité, 30 mars 2017 ; Vincent Doumayrou, « [Résultats de la SNCF en 2016 : la faute à pas de bol](#) », *Mediapart*, 16 janv. 2017; voir la caricature humoristique « ouivélo » : « [La SNCF lance Ouivélo pour remplacer ses trains](#) », *Carfree*, 16 août 2016

116 Gilles Balbastre et CE FRET SNCF, *Transport de marchandises : changeons d'ère !* (documentaire), nov. 2016, disponible en ligne sur [www.fret21.org](#) ; Philippe Jacqué, « [Le fret ferroviaire déraile \(aussi\)](#) », *Le Monde Économie*, 9 déc. 2016 ; cela contraste avec d'autres pays : Laszlo Perelstein, « [La Chine met sur les rails un train de fret vers Londres](#) », *La Tribune*, 4 janv. 2017

117 Voir Usagers des Transports de l'Agglomération Toulousaine et de ses Environs (AUTATE), [projet Mobilités 2025-2030](#), 2016 ; par ailleurs, le réseau francilien est lui aussi dans un état préoccupant : Éric Béziat, « [La grande panne de la gare du Nord, symptôme de l'anémie du réseau ferré francilien](#) », *Le Monde Économie*, 8 déc. 2016 ; en comparaison Genève vise un train toutes les 6 min. : République et Canton de Genève, [Offre ferroviaire 2030-35 La valorisation de l'axe Lausanne-Genève doit s'accompagner d'un développement ambitieux des réseaux régionaux](#), GE.ch, 28 avril 2017.

118 Voir l'art. I.III.2° de la [Loi de Transition Énergétique](#)

119 Voir l'art. 2 de la [Loi de Programmation fixant les Orientations de la Politique Énergétique \(POPE\)](#), n° 2005-781 du 13 juil. 2005

120 CGDD, Ministère de l'environnement, [Chiffres clés du Transport](#), 2016 (pages 35-36 et page 11) ; ADEME, [Chiffres clés Air, Climat, Énergie](#), 2014 (pages 64 et 67).

121 Florentin Collomp, [Le Royaume-Uni bannit à son tour les véhicules à essence et diesel d'ici à 2040](#), le Figaro, 26 juillet 2017

Falila Gbadamassi, [Énergies fossiles: le début de la fin?](#), Geopolis-FTV, 2 mai 2017

Maxime Combes, [Accord de Paris : arrêtons de pomper et de creuser !](#), dd magazine, 6 oct. 2016

122 Sur un trajet simple de 793 km (Pau-Paris), le comparateur SNCF donne des chiffres sensiblement différents du graphique de l'ADEME. Mais ils vont dans le même sens : la consommation en équivalent pétrole serait de 5,39 kg en train, 14,51 kg en autocar, 42,82 en voiture et 60,03 en avion (liaison régionale). Voir : T. Longué, « [Pau : une manifestation pour le maintien de la Palombe bleue](#) », *Sud Ouest*, 26 nov. 2016

123 Voir l'art 12,I de la loi [Grenelle I](#)

124 Voir les art 36 et 40 de la [Loi de Transition Énergétique](#)

plupart déjà été construites. De plus, désormais une majorité des voyageurs recherche des billets moins chers plutôt que des trajets rapides.

Il reste à l'État à montrer sa détermination à poursuivre l'effort de *report modal* de l'avion sur le rail autrement que par la construction de LGV. L'autre alternative rail, négligée pendant plusieurs décennies, reste l'ICN.

4.2/ Quels besoins de financements et quelles ressources budgétaires pour la relance des ICN ?

Les besoins de financement public

Comme dans beaucoup de pays d'Europe, le renouvellement du matériel roulant ICN n'a pas été régulier. Son vieillissement induit de nombreuses pannes, retards et annulations donc des pertes financières. La Cour des comptes a souligné le grand âge des rames, fabriquées autour des années 1980. Elle rappelle aussi « *leur robustesse reconnue et un niveau de confort qui reste apprécié. [...] Le maintien de ce service [8 lignes de nuit] nécessiterait la rénovation de 300 voitures d'ici 2018. [...] Le coût en est évalué par la SNCF à environ 120 m€.* »¹²⁵ La SNCF évalue désormais à 30 m€ le coût du renouvellement pour une ligne ICN. Le gouvernement sortant aurait déjà validé la rénovation de 60 à 80 voitures pour 2018¹²⁶ sur les 300 circulant en 2015. C'est peu, surtout en considérant qu'en parallèle l'État a commandé des TGV surnuméraires – dont la SNCF ne voulait pas – pour une somme bien supérieure¹²⁷. Cela permettra de prolonger pour 5 ans les voitures, voire 10 ans ou plus si la rénovation est en profondeur¹²⁸.

En plus de l'effort de rénovation, l'État gagnera aussi à commander dès aujourd'hui au moins quelques nouvelles rames de nuit, en vue de pérenniser le service au-delà de 2020-2025. Construire de nouvelles voitures (semblables aux voitures actuelles, sur un niveau, longueur 26,4 m) pourrait coûter environ 2,5 m€ par voiture-lits, 1,7m€ par voiture couchettes, 1,6m€ par voiture sièges inclinable, et 0,25 m€ par voiture auto-train.¹²⁹ Une autre solution temporaire, moins onéreuse et déjà en place, serait de louer du matériel roulant, par exemple aux chemins de fer russe (RZD)¹³⁰. Cependant le parc européen étant en réduction, cette solution reste peu pérenne.

Pour le fonctionnement, la SNCF chiffre à 10 m€/an le coût pour relancer une ligne nouvelle. Résoudre les nombreux dysfonctionnements et dénoncer les surcoûts peut permettre de s'approcher – très rapidement, en quelques mois seulement – de l'autofinancement. La démonstration en a été offerte par les entreprises publiques ÖBB (en Autriche et Europe centrale)¹³¹ et SJ (en Suède)¹³².

Le retard de financement découle d'une succession de renoncements de tous les acteurs :

x La Cour des Comptes a montré en 2015 que pour le remplacement du matériel roulant IC, **la SNCF « n'atteint pas les objectifs d'investissement fixés [...] par la convention d'exploitation, préférant [...] procéder dans une proportion croissante à des locations de matériels de remplacement. Celles-ci [...] contribuent à l'accroissement déjà évoqué des coûts d'exploitation. »**¹³³

x Les autoroutes, qui ont bénéficié d'un fort investissement public pendant des décennies, sont mises à contribution depuis 2011 pour le financement des IC¹³⁴. Pour autant, la Cour des Comptes déplore qu'en 2014, la « *baisse de 45 % de la contribution de la route [...] va à l'encontre de l'objectif affiché de solidarité de la route à l'égard du rail.* ».

x Par ailleurs, « *l'abandon de l'écotaxe poids lourds fait peser une interrogation majeure sur les moyens qui pourront être consacrés au renouvellement des matériels des TET* »¹³⁵.

x Dans une certaine continuité, en février 2017, l'État creuse le déficit des IC de 400 m€ (millions d'euros) en réduisant d'autant la contribution des TGV¹³⁶.

125 Cour des comptes, *Les trains Intercités : sortir de l'indécision*, fév. 2015, p. 243, 244, 247

126 *La SNCF rêve de nouveaux services pour ses trains de nuit*, Ville Rail&Transports, lettre confidentielle n°157, 10 avril 2017 ; AFP, *France: l'ensemble des trains Intercités renouvelés d'ici 2025*, *La Croix*, 12 janv. 2017 ; L'État n'a pas prévu de matériel roulant pour les pics de fréquentation saisonniers. Lire : *Hautes-Alpes : les députés font leurs doléances au Ministère des Transports*, *Alpes 1*, 15 Septembre 2017.

127 En 2017, 24 rames TGV sont mises au rebut au lieu d'être rénovées, dans l'objectif de fournir 420 m€ de nouvelles commandes à Alstom, pour 15 TGV. Cette commande sera financée en prélevant la somme sur le budget alloué aux IC. Lire :

Lionel Steinmann, *L'Etat transfère à la SNCF la commande des 15 TGV à Alstom*, *Les Echos*, 15 février 2017 ;

Marc Carémantrant, *Rebondissement dans l'affaire des TGV d'Alstom*, *Rail Passion*, 3 mai 2017

128 Notons que les voitures Corail ne sont plus aux normes européennes et roulent par dérogation.

129 ÖBB a racheté à la DB, pour 40m€, 42 voitures-lits et 15 voitures couchettes.

130 *New Caledonian Sleeper carriages under test*, *Globalrailnews*, 24 août 2017 ; Maev Kennedy, *Caledonian Sleeper gets double beds and a new look in £150m revamp*, *The Guardian*, 30 août 2017 ; *Brand new Caledonian Sleeper trains from 2018*, *Caledonian Sleeper*, 13 fév. 2015

131 [ALLEMAGNE] *La reprise des trains de nuit par ÖBB est un succès*, T. Wüpper, *Stuttgarter Zeitung*, 6 juin 2017

132 Vincent Doumayrou, *Le pays où le trafic des trains de nuit augmente*, 2015 ; The Greens, *Revitalising European Night Train and EC-IC services* (vidéo), Parlement Européen, 1er juil. 2015 (à partir de la 42ème minute).

133 Cour des comptes, *Les trains Intercités : sortir de l'indécision*, fév. 2015, p. 240, 244-245

134 AFP, « *La SNCF veut que les autoroutes paient* », *Le Figaro*, 10 oct. 2012.

135 Cour des comptes, *Trains d'Equilibre du Territoire*, 2014, p. 6, 33

136 Daniel Fortin, « *Inconséquence ferroviaire* », *Les Echos*, 16 fév. 2017



Voitures couchettes rachetées à la DB et rénovées par ZSSK (chemins de fer slovaques)¹³⁷

Quelles solutions de financements ?

Les contraintes budgétaires actuelles impliquent, pour les nouveaux investissements, de mettre en évidence des économies réalisées ailleurs. Renoncer aux grands projets d'infrastructure, donc entre autres aux projets LGV permettra des économies de plusieurs milliards d'euros.

Notons aussi que l'aviation bénéficie de 2,8 Md€ par an d'exemptions de taxes de carburant¹³⁸, ce qui constitue un manque à gagner pour l'État. A cela s'ajoutent 10 Md€ d'euros d'aides pour les lignes aériennes et les aéroports français entre 2000 et 2013.¹³⁹

Plus largement, la transition énergétique a besoin de s'appuyer sur une fiscalité écologique et sur la réduction des subventions aux activités polluantes. Cela représente un grand chantier. La Cour des Comptes a en effet chiffré que « *le total des dépenses fiscales défavorables au développement durable s'élève à 13 Md€ en 2015* », alors que les « *dépenses fiscales favorables à l'environnement en baisse sur la période* » passent en dessous de la barre 5 Md€¹⁴⁰. **Réduire les subventions aux activités polluantes, dont l'extraction des énergies fossiles¹⁴¹, permettra de renchérir les modes énergivores et générer d'importantes ressources budgétaires.**

Donner de l'ampleur à la fiscalité écologique

Pour que le rail puisse prendre sa place dans la transition écologique, les lourds coûts environnementaux de la route et de l'aviation ont besoin d'être ré-inclus par la *fiscalité écologique*. Celle-ci se met progressivement en place en Europe, mais elle reste encore peu perceptible en France¹⁴². Point positif, Nicolas Hulot a d'ores et déjà annoncé une augmentation plus importante que prévue du prix de la tonne carbone, de manière à ce qu'il dépasse les 100 € en 2030. Ces augmentations progressives sont nécessaires pour **sortir de l'anomalie tarifaire** afin que les **transports en commun terrestres apparaissent clairement moins onéreux que la voiture individuelle et l'avion¹⁴³**.

4.3/ Favoriser les modes peu énergivores : les prémices de la Tarification Incitative

Le contribuable paye cher aussi bien pour le rail, la route que pour les dessertes aériennes. Il est donc peu acceptable, à l'heure du changement climatique, que les trains circulent vides à cause d'un jeu tarifaire qui met en avant les modes de transport les plus polluants. « *76% des Français voyagent avec des réductions* » a déclaré le PDG de la SNCF¹⁴⁴. Ce qui veut surtout dire que, hors « classe affaire », les voyageurs qui n'ont pas trouvé de réduction ont tendance à éviter le train. Dans l'état actuel, la multiplication des tarifs SNCF génère une vraie **complication tarifaire** qui crée une **barrière d'entrée** pour les usagers

137 Foto: Wagon Service Travel. Voir les aménagements dans [Voitures spéciales handicapé](#), ZSSK et [Services in Night trains](#), ZSSK.

138 Cour des comptes, [L'efficacité des dépenses fiscales relatives au développement durable](#), nov. 2016, page 25

139 Jasper Faber, Dagmar Nelissen, [Tax exemptions and reductions for domestic commercial air passenger transport in France](#), CE Delft, juin 2015 ; Mathilde Gracia, « [Quelles sont les véritables émissions de CO2 du trafic aérien ?](#) », *Le Monde.fr*, 18 juin 2015

140 Cour des comptes, [L'efficacité des dépenses fiscales relatives au développement durable](#), nov. 2016, pages 21-22

141 Voir la semaine d'action pour le désinvestissement des énergies fossiles : [Global Divestment mobilisation](#), 5-13 mai 2017 ; voir aussi [Rapport annuel](#), 350.org, 2015

142 [Fiscalité carbone](#), Ministère de l'Environnement, 9 janv. 2017 ; « [Contribution climat énergie: l'Assemblée prévoit une trajectoire de prix de la tonne CO2 jusqu'en 2019](#) », *Le Revenu*, 2 déc. 2015 ; voir également : [Taxe Carbone sur Wikipédia](#) ; Elodie Guéguen, [Le scandale de l'écotaxe : enquête sur un échec à 10 milliards d'euros](#), France Info, Radio France, 26 mai 2017 .

143 ... ce qui est déjà naturellement le cas dans les pays où les ressources sont limitées.

144 M.Pepy sur France Inter et « [SNCF : des hausses de tarifs annoncées ce lundi](#) », *Le Figaro*, 10 mars 2017

non-habitués. Le plein tarif – trop élevé par rapport aux tarifs réduits – sert de repoussoir, il maintient la majorité de la population sur la route. La voiture individuelle assure en effet encore 83% des déplacements¹⁴⁵. Elle induit pourtant des milliers de morts annuels sur la route, une pollution de l'air¹⁴⁶ et elle contribue fortement au changement climatique¹⁴⁷.

Point positif, l'IC 100% Eco de la SNCF affiche un prix aligné sur celui du covoiturage, autour de 7 €/100km¹⁴⁸. En comparaison, les recettes des TET ne sont guère plus élevées : 9,6 €/100km/passager¹⁴⁹. Cependant le voyageur voit souvent un prix dissuasif pour les autres trains classiques, autour de 15 €/100km... Pour lui « le train, c'est cher ». En comparaison, le coût de l'autocar se situera au-dessus de 8 €/100km lorsque les compagnies auront atteint l'équilibre économique¹⁵⁰. Il a déjà dépassé 5 € TTC/100km fin 2016, alors que Ouibus accumule 45 m€ de pertes annuelle pour autant de Chiffre d'Affaire¹⁵¹. Chez nos voisins de Catalogne¹⁵², les trains régionaux affichent aussi un prix autour de 6 à 8 €/100km. À ce prix, l'autocar ne concurrence pas le rail mais le complète¹⁵³.

L'IC 100% éco a déjà montré son efficacité pour remplir les trains et pour atteindre l'équilibre financier¹⁵⁴. L'IC est, en ce sens, un mode de transport idéal pour atteindre **la rentabilité par le volume** : remplir des IC plus longs, assemblant plus de voitures, pour amortir les coûts et les péages. Réduire la TVA sur les IC (actuellement à 10%) aiderait également à cet objectif¹⁵⁵. La SNCF avance déjà vers cette stratégie : « *il n'y aura plus d'augmentation des prix* » confirme le PDG de la SNCF¹⁵⁶. **Aligner clairement les tarifs TER et IC sur celui du covoiturage donnera accès à un gisement considérable de report modal de la route sur le rail, donc d'économies d'énergie.**

4.4/ Des autocars là où le train est manquant

Le bilan environnemental de l'autocar est meilleur que celui de l'avion et de l'automobile. L'autocar est plutôt bien accueilli par les jeunes générations, car il permet de se passer de la voiture individuelle. Cependant le bilan écologique d'un train bien rempli et encore meilleur que celui de l'autocar¹⁵⁷. Le train peut aussi être plus rapide (l'IC roule à 160 km/h, voire 200-230 km/h s'il est modernisé, alors que l'autocar est limité à 100km/h même sur autoroute), plus ponctuel (il permet d'éviter les bouchons aux heures de pointe et de départs en vacances), plus intermodal (il permet le transport des vélos), plus sûr (moins d'accidents) et surtout plus confortable (il est difficile de lire ou de travailler dans un bus, où le temps passé y est donc réellement « perdu »). L'IC est donc à favoriser là où il est disponible¹⁵⁸.

Pour les très longues distances (800 km), le car est non seulement inconfortable, il est aussi dangereux pour les personnes fragiles. Lors d'un voyage long (6 heures), le « syndrome de la classe éco » existe aussi bien en avion que dans les autocars : le voyageur est immobilisé en position assise pendant plusieurs heures, ce qui ralentit le retour veineux dans les jambes et augmente le risque de thrombose veineuse¹⁵⁹. 50% des voyages en car font moins de 250 km, et ils sont surtout empruntés par les jeunes générations¹⁶⁰.

145 CGDD, Ministère de l'Environnement, *Chiffres clés du transport*, 2015 (page 10)

146 Leila Aïchi, *Pollution de l'air : le coût de l'inaction*, Sénat, 15 juil. 2015 ; Réseau Action Climat-France, *Transports et pollutions, une feuille de route pour mieux respirer*, janv. 2017 ; *Dieselgate : vers un scandale de santé publique ?*, France 2, 18 sept. 2017 ; à noter aussi une toxicité pour les ouvriers du BTP : Lorena Galliot, « *Après l'amiante, le bitume bientôt interdit ?* », France 24, 17 juin 2010 ;

147 Vidéo sur l'impact de l'automobile : #DATAGUEULE 65, *Ne voiture rien venir ?*, Vidéo, 21 nov. 2016

148 Florence Guernalec, « *Les Intercités 100% Eco vont desservir Nantes et Strasbourg* », *MobiliciCités*, 14 oct. 2015 ; Olivier Razemon, « *J'ai testé le train lent et pas cher, Strasbourg-Paris en 4h30 et 15€* », *Blog – Le Monde*, 15 février 2017

L'ex-Région Midi-Pyrénées a églement mis en place une tarification similaire : le tarif *TickeMouv'* s'applique sur certains TER : Toulouse-Pamiers 5 € au lieu de 12,60 €. Et miracle : Toulouse-Lourdes 7,5 € au lieu de 30 € !

149 J-F Verdier, C. Assailly, D. Genet, IDF-CGEDD, *Audit des Intercités*, juil. 2016 (page 37).

150 En Espagne, où les autocars sont libéralisés depuis de nombreuses décennies, le prix moyen est de 8,20 €/100km. Il est probable que le prix français dépasse au final le prix espagnol. Voir le comparatif sur *Coût des transports*, Le Télégramme, 6 sept. 2016

151 Pierre-Henri de Menthon, *La SNCF a déjà perdu 130 millions avec Ouibus*, Challenges, 29 août 2017 ; Florence Guernalec, *Bilan des autocars Macron au quatrième trimestre 2016*, *MobiliciCités*, 17 mars 2017 ; La SNCF couvre le déficit des autobus Ouibus, déstabilisant ainsi le rail et même le marché des bus : Jean Fund, « *Cars Macron* » ! *Transdev pointe le rôle de la SNCF*, *Le Figaro*, 15 juin 2016 ; J.M. avec AFP, « *Cars Macron* » : *Transdev attaque la SNCF*, *BFM*, 9 déc. 2016 ; Robert Viennet, « *Autocar : l'Autorité de la concurrence rejette la plainte de Transdev contre la SNCF* », *MobiliciCités*, 1er juin 2017 ; Dan Israel, *Les ratés au démarrage des «cars Macron»*, *Mediapart*, 9 fév. 2017 ; Marc Fressoz, « *OUIBUS a perdu 30 millions d'euros en 2016* », 27 fév. 2017 ; Krystell Veillard, « *Les Ouibus, une concurrence déloyale aux TER, pour la Région Bretagne* », *France 3 Bretagne*, 4 mars 2017 ; Alban Elkaïm, « *Cars Macron* » : *la guerre des prix fait de nouvelles victimes, les chauffeurs Ouibus*, Rue89, 2 mai 2017

152 Notons que la Catalogne n'est pas « pauvre » : le *PIB de la Catalogne* est évalué à 27 663 €/hab en 2015 ; *PIB Occitanie* 26 684 €/hab en 2013.

153 À noter que le covoiturage est bien moins développé en Catalogne qu'en France, probablement à cause des transports en commun bon marché.

154 *Trains Intercités : les bas prix relancent l'activité*, France 2, 9 juin 2017 ; *Le trafic des trains Intercités reparti à la hausse*, AFP, 8 juin 2017

155 Lionel Steinmann, *L'exécutive envisage une baisse de la TVA dans les transports publics*, Les Echos, 17 juil. 2015

156 Florence Guernalec, *Guillaume Pepy (SNCF) confirme qu'il n'y aura pas de hausse de prix des billets TGV en 2017*, *MobiliciCités*, 29 juin 2017 ; Lionel Steinmann, *Pourquoi la SNCF n'augmente pas ses tarifs cette année*, Les Echos, 3 janv. 2017

157 Vincent Doumayrou, *Le Bilan carbone du train (n'en parlez pas à François Hollande)*, *Carfree.fr*, 10 sept. 2015

158 Voir aussi : CEREMA, *Pertinence des modes fer et route pour des dessertes régionales*, 2014, p. 23

159 *Le syndrome de la classe économique*, Europ Assistance

160 ARAFER, *Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar. Bilan du 4ème trimestre 2016*, mars 2017, p. 13

4.5/ L'ICN pour enfin réduire l'impact de l'aviation ?

Le transport inter-européen s'est longtemps appuyé sur les aéroports régionaux, qui, d'après la Cour des comptes sont trop nombreux et trop subventionnés¹⁶¹, et sur les compagnies *low-cost* qui ont souvent un comportement de prédation envers les subventions régionales¹⁶². En contradiction avec la fiscalité carbone, **l'aviation bénéficie de kérosène détaxé et de TVA réduite**¹⁶³. La situation a pu être caricaturée ainsi : « Prenez l'avion ! Le climat en fait les frais, l'État paie l'addition »¹⁶⁴. Une fiscalité accrue¹⁶⁵ – et une baisse des subventions¹⁶⁶ – sur l'aviation est possible et nécessaire. Tôt ou tard, **l'avion devra cesser d'être bon marché** du fait de son impact environnemental et aussi parce qu'il ne correspond pas à un besoin de première nécessité : l'avion sert principalement aux voyages d'affaires ou pour le tourisme. Dans les deux cas, ce n'est pas au contribuable de payer les billets. Pour l'association Négawatt, « **le nombre de voyageurs.km en avion a augmenté de 50 % entre 2000 et 2015, [...] une forme particulière de sobriété s'impose sur cette mobilité grande distance.** »¹⁶⁷ Pour Élisabeth Borne, il faudrait « *sur le sujet de taxer le kérosène, (...) plutôt porter ces préoccupations au niveau européen ou au niveau mondial pour que tout le monde avance sans désavantager notre transport aérien. Je lancerai des assises du transport aérien en 2018.* »¹⁶⁸

Les transports aériens ne disparaîtront pas pour autant, mais ils ne pourront en aucun cas bénéficier d'une croissance perpétuelle¹⁶⁹. L'État gagnera à envoyer un signal clair pour que le secteur anticipe les évolutions et se recentre progressivement là où l'aviation conserve le plus de pertinence, en particulier sur les liaisons intercontinentales.

4.6/ Réexaminer le bilan écologique de la très Grande Vitesse

Les chiffres officiels de consommation énergétique ont longtemps été biaisés en faveur des LGV. Ainsi, Le bilan ADEME 2013¹⁷⁰ « *exclut les phases [...] de construction et entretien des infrastructures* »¹⁷¹. Pourtant ces impacts sont significatifs : sur le bilan CO₂ de la LGV Rhin-Rhône, « *42 % des émissions générées sur 30 ans correspondent à la phase de construction* »¹⁷². Et au-delà de 50 ans, le vieillissement des nombreux ouvrages d'arts LGV alourdit le poids de l'entretien. Rappelons aussi que la consommation énergétique et l'usure s'intensifient avec la Grande Vitesse.

La LGV Tours-Bordeaux a impacté plus de 5000 Ha¹⁷³ (plus encore que les 2000 Ha de l'aéroport de Notre-Dame des Landes¹⁷⁴). Cet impact environnemental¹⁷⁵ génère des oppositions¹⁷⁶ qui à leur tour aboutissent à l'annulation de la LGV Poitiers-Limoges¹⁷⁷ et à l'avis défavorable de l'enquête publique sur la LGV Bordeaux-Toulouse-Dax¹⁷⁸. Et comme l'a fait savoir la Cour des Comptes, « *Le coût public de la tonne de carbone évitée est donc particulièrement élevé pour les LGV* »¹⁷⁹.

Par ailleurs, les LGV desservent particulièrement bien les aéroports. Avec la vision du « toujours plus vite », elles participent aussi à générer un imaginaire collectif, où l'Europe doit être accessible en quelques heures, ce qui entraîne une surenchère pour accélérer les dessertes. Les LGV participent en ce

161 Cour des comptes, [Les aéroports français face aux mutations du transport aérien](#), 2008 ; voir aussi Philippe-Michel Thibault et Philippe Bernard, [Train - avion, éternels rivaux](#) (documentaire), LCP, 28 juin 2016

162 AFP, « [Ryanair placé sous contrôle judiciaire](#) », *Le Figaro*, 3 fév. 2017 ; Oeil-20h, « [Les subventions publiques de Ryanair](#) », *France 2*, 19 janv. 2017 ; Gaëlle Nicolle, « [Ryanair vole avec l'argent du contribuable](#) », *Sputnik France*, 11 janv. 2017

163 Olivier Mary, « [Les avions ne payent pas d'impôts mais polluent un maximum](#) », *Reporterre*, 11 fév. 2014

164 Amélie Mougey, « [Combien coûterait votre billet d'avion sans subvention à la pollution](#) », *Terra Eco*, 22 juin 2015

165 La [taxe de solidarité sur les billets d'avion – « taxe Chirac »](#) a été mise en place et promue au niveau international par la France, ce qui montre qu'une fiscalité accrue sur l'aviation est possible. L'UE autorise aussi la taxation du kérosène. Pour l'instant, seule la Hollande l'a mise en place.

166 La réduction des subventions aux Lignes aériennes d'Aménagement du Territoire (LAT) est en cours : Sénat, [Transports aériens](#), 19 nov. 2015, p. 50 ; voir aussi : Observatoire des gaspillages, « [Vers la fin des subventions aux aéroports et compagnies low cost ?](#) », 14 oct. 2013

167 Association Négawatt, [Scénario négaWatt 2017-2050. Dossier de synthèse](#), janvier 2017 (page 20) ; Lorelei Limousin, [Le transport aérien est un ennemi subventionné du climat](#), *Reporterre*, 22 juin 2017 ;

168 [Audition de Mme Elisabeth Borne](#), Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, Sénat, 20 juil. 2017, minute 12h15'

169 Voir la [Semaine d'Action Globale contre la croissance de l'aviation](#), oct. 2016 : « Restez sur terre. La croissance de l'aviation est annulée pour cause de changement climatique ».

170 Source du graphique présenté Section 2/ : ADEME, [Chiffres clés Air, Climat, Energie](#), 2013 (p. 67). Le bilan du TGV n'y est pas repris.

171 Deloitte, ADEME, [Efficacité énergétique et environnementale des modes de transport](#), 2008, p. 6

172 Réseau Ferré de France (RFF), [LGV Rhin-Rhône, le premier Bilan Carbone Ferroviaire Global](#), 2011.

173 [Audition de M. Laurent Cavois, président de Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique \(LISEA\)](#), Sénat, 31 janv. 2017 ;

174 ACIPA-NDL, [Fiche n°11 : Agriculture : emprise, activité, emplois](#), acipa-ndl.fr, 17 avril 2016

175 Jade Lindgaard, [Ligne à Grande Vitesse: le «chantier du siècle» condamné pour pollutions](#), *Mediapart*, 7 déc. 2016

176 Julie Gacon, Daniel Ibañez, Jean-Pierre Vial, [Sur la route... du Lyon-Turin](#), *France Culture*, 20 mai 2017 ; Jacques Monin, [Lyon-Turin : le tunnel qui valait 26 milliards](#), *Secrets d'info*, *France Inter*, 3 juin 2017 ; [Lyon-Turin, un projet sous tension](#) - *Vox Pop* - *Arte*, 9 nov. 2014 ; *France 5*, [Le combat de Daniel Ibanez contre la LGV Lyon-Turin](#), *C Politique*, 15 janv. 2017 ; [Transversale Sud : diversité de projets, mais quelle utilité ?](#), *Transportrail*, fév 2017 ; Guillaume Lamy, [À qui profitera la 2e ligne TGV Paris-Lyon ?](#), *Lyon-Capitale*, 25 oct. 2012

177 Conseil d'État, [Décision contentieuse LGV Poitiers-Limoges](#), 15 avril 2016.

178 Florence Guernalec, [LGV Bordeaux-Toulouse : la déclaration d'utilité publique annulée par un tribunal administratif](#), *Mobilicity*, 29 juin 2017 ; Ximun Larre, « [Nouveau recours contre la LGV](#) », *MediaBask*, 1er août 2016 ;

AFP, [LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax : avis défavorable de la commission d'enquête publique](#), *MobiliCities*, 30 mars 2015 ; [Conclusions et avis de la commission d'enquête GPSO/LN](#), 27 mars 2015 ;

179 Sophie Fabrégat, [Des TGV coûteux, pour des gains environnementaux limités](#), *Actu-environnement.com*, 23 octobre 2014

sens à alimenter la croissance aéronautique.

Parallèlement, les gares TGV hors des villes favorisent aussi l'usage de la voiture individuelle. En comparaison les gares en centre ville sont plus facilement accessibles à pied ou en transport en commun. Un bilan comparatif ICN/TGV corrigé aiderait donc à tourner la page du « tout-TGV ».

A rechercher : Mobiliser le CGEDD pour qu'il évalue le coût écologique comparé pour relier, par exemple, une métropole régionale et une ville moyenne éloignées l'une de l'autre de 800km, en ICN, ICJ, TGV+TER, aviation, covoiturage, autobus. Il s'agirait de prendre en compte la performance écologique potentielle de l'ICN à bon niveau de service, avec des trains de 850 places et un taux d'occupation élevé.

4.7/ L'ICN est-il démodé ? Les transports entre besoin de sobriété et fuite en avant technologique

Le démantèlement des ICN s'est fait sur la promesse de grands projets LGV pour le sud de la France, pendant que les ICN étaient décriés comme un mode « nostalgique ». « *Moi, j'ai la nostalgie des trains de nuit ; mais oui, maintenant on est dans un nouveau monde* » a déclaré le PDG de la SNCF¹⁸⁰. Vendues comme une « modernité » indispensable, les LGV ont généré une attente. Vu de Toulouse, « avoir le TGV » semble synonyme de déplacements presque « instantanés », assortis d'une croissance économique¹⁸¹... Pourtant la LGV desservirait surtout la métropole régionale et uniquement en direction de Paris – en plus de 3h –. Elle ne solutionne pas les déplacements longue distance de l'Occitanie. L'Occitanie est en effet de moins en moins bien reliée au reste de l'Hexagone, à cause de la régression des ICN et des ICJ. **La prétendue obsolescence des ICN est donc aussi une fuite en avant vers le « tout LGV ».**

Les annonces sur la mobilité futuriste ne se cantonnent pas aux LGV. **A l'heure où il est nécessaire de retrouver des modes sobres en énergie, un rideau de fumée de modes « futuristes » envahit les médias.** Après les nombreux rêves de voitures à énergie libre¹⁸², les trains à lévitation sous vide reviennent¹⁸³, la voiture autonome est présentée comme une révolution¹⁸⁴, et les voitures volantes sont de retour (sans réflexion sur leur bilan environnemental)¹⁸⁵.

En parallèle, la France comme l'Europe préparent une « Stratégie pour une mobilité à faibles émissions »¹⁸⁶, qui financera de manière importante l'automobile électrique¹⁸⁷. Pourtant, un investissement pour les modes peu énergivores (vélo, ICN) donnerait des résultats plus rapides et des changements de comportements plus durables, le tout à moindre coût¹⁸⁸.

Cet espoir dans le progrès technique marque aussi un refus de voir les changements nécessaires. Il y a une difficulté à se passer, par exemple, de la voiture individuelle quand les choix de vie ont été faits et qu'ils imposent de longs déplacements quotidiens en zone rurale... Plutôt que de revenir sur les choix de vie ou les choix de société, on attend une révolution technologique. Cette inaction et cette perte de temps peuvent s'avérer dramatiques dans la lutte contre le changement climatique...

Au final les modes sobres sont déjà connus, et **les transports du 21^{ème} siècle ressembleront probablement à ceux du... début 20^{ème} siècle** : la marche et le vélo, le tramway et les transports en commun, l'autostop organisé « covoiturage spontané » (qui n'a pas besoin d'attendre la « mobilité connectée »)¹⁸⁹, les trains sur le réseau ferré existant, et les ICN pour les très longues distances...¹⁹⁰

4.8/ Le précédent du retour du tramway

En quelques décennies, nous sommes passés du « tout routier », au *low-cost* aérien, puis au « tout-

180 Sarah Lefèvre, [Les 8 arguments du PDG de la SNCF pour supprimer les trains de nuit sont bidons](#), StreetVox, 23 mars 2017

181 Carole Delga : [«La grande vitesse, une question de justice territoriale»](#), La Dépêche, 1er août 2017

182 [La voiture à énergie libre de Nicolas Tesla a 78 ans et fini sa vie au fond d'une casse](#), Energie Libre, 6 janvier 2016

Le recours à la « stratégie de complot » très répandue autour de la « voiture à énergie libre » dénote la difficulté pour de nombreux automobilistes à concevoir leurs déplacements sans la voiture individuelle (par exemple en cas de montée des cours de l'énergie). Une action pédagogique des pouvoirs publics apparaît d'autant plus nécessaire pour promouvoir les déplacements en modes doux, transports en commun, voiture partagée, etc.

183 Pauline Moullot, [Paris-Amsterdam en 30 minutes dès 2021 : les fantasmes d'Elon Musk contaminent la presse](#), 28 juin 2017 ; Adrien Bonetto, [Innovation : Paris-Moscou en une heure, c'est \(bientôt\) possible !](#), Le Point, 21 mai 2014 ; Lara Charmeil, [L'Hyperloop, ce train qui mettrait "Paris à 35 minutes de Marseille"](#), WeDemain, 29 Juin 2015 ;

184 Karl Rettino-Parazzelli, [La révolution de la voiture autonome passe par le partage](#), Ledevoir, 25 juillet 2017

185 Elsa Trujillo, [Uber met le cap sur les voitures volantes](#), 28 juin 2017

186 Ministère de l'Environnement, [Stratégie de développement de la mobilité propre, document préparatoire](#), juin 2016

Commission Européenne, [Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions](#), 20 juil. 2016

187 Interview de Eric Vidalenc, [Transport du futur : "La voiture pour tous, c'est fini"](#), Nom de Zeus, 2017

188 Tim Burns, [Swapping cars for bikes, not diesel for electric, is the best route to clean air](#), The Guardian, 31 Jul. 2017 ; [Le développement des énergies renouvelables implique toujours plus d'activité minière, souligne la Banque mondiale](#), Reporterre, 31 juil. 2017 ; Brice Pedroletti, [Au Tibet, la plaie ouverte des mines de lithium](#), Le Monde, 14 août 2017 ; [L'essor des énergies vertes provoquera l'explosion de la demande de minéraux et de métaux](#), Agefi.fr 26 juil. 2017

189 Voir l'initiative [Rezopouce](#)

190 Voir aussi François Briens, [Il n'y a pas de solution technologique à la crise écologique](#), Reporterre, 30 août 2017

LGV », et plus récemment à l'autocar. La roue tourne déjà vers l'Intercité. Aussi supprimer les ICN, une des alternatives les plus écologiques, pourrait être une erreur historique rappelant celle du démantèlement des tramways au milieu du XX^{ème} siècle.

Le tramway a été négligé et a disparu des villes entre 1920 et 1960.¹⁹¹ A l'époque, « adapter la ville à la voiture » générait une émulation populaire et captait l'essentiel de l'investissement public pour la mobilité urbaine. « Ringard » il y a un demi-siècle, il est soudainement devenu moderne et, désormais, de nombreuses villes en rêvent. L'ICN est aujourd'hui négligé, menacé, suivant le même scénario que le tramway il y a cinquante ans, avec les mêmes causes : l'engouement pour d'autres modes de transports, souvent plus onéreux et plus destructeurs environnementalement, pas réellement plus efficaces, mais générant plus de chiffre d'affaire et se présentant avec une image attrayante de « progrès technique », marqueur de « modernité ». Or l'urgence climatique ne nous permet plus de négliger les bonnes solutions. Alors, pour éviter la répétition de l'erreur, comment dès aujourd'hui réinventer l'ICN ?

5/ Brainstorming pour relancer les ICN

5.1/ Quelles lignes de nuit nationales pour la décennie 2020 ?

Depuis 2016, les ICN ont retrouvé une certaine priorité dans les investissements¹⁹². En 2017, un changement d'attitude s'opère aussi en faveur du service nocturne : SNCF Intercités a organisé un brainstorming géant pour « réinventer le train de nuit »¹⁹³. C'est le moment d'apporter des propositions !¹⁹⁴

✓ **Des améliorations considérables sont accessibles à moindre coût.** Citons des correspondances optimisées aux frontières et avec les TER (le Paris-Nice gagnera à circuler à nouveau jusqu'à Vintimille)¹⁹⁵, des horaires optimisés (départ vers 22h à Paris et entre 20h et 23h en province, arrivée à Paris entre 6h30 et 6h50), des douches en gare¹⁹⁶ et la vente des billets 3 mois avant le départ. La propreté est également un élément clé qui revient dans les enquêtes. Les WC doivent être propres, en service (!), avec de l'eau (!)...

✓ **Une desserte quotidienne** améliore grandement la qualité et la visibilité du service : le voyageur sait qu'il peut se déplacer le soir où il en a besoin. Par ailleurs, faire circuler les trains ne coûte pas beaucoup plus cher que de les immobiliser.

✓ **Faire circuler des rames plus longues, et approcher la capacité maximale** (15-16 voitures pour un départ de Paris-Austerlitz). Il est important d'augmenter le nombre de voitures par destination, puisque les ICN affichent régulièrement complet. Cela améliorera l'autofinancement.

✓ **Rouvrir des lignes** : Au 2ème semestre 2017 les seuls ICN en fonctionnement (aléatoire) sont le Paris-Briançon/Nice et le Paris-Rodez/Toulouse/Latour Carol/Port Bou. De nombreuses liaisons ont été fermées ces dernières années et il est maintenant temps d'inverser la tendance. Les liaisons transversales sont à rouvrir pour relier entre elles les régions éloignées de l'Hexagone, avec des destinations incluant Luxembourg, Port Bou, Strasbourg, Irun, Genève, Quimper/Brest, Vintimille, Lille/Bruxelles... Les territoires situés à plus de 750 km (ou 550 km sans LGV) de Paris ont besoin d'une liaison *a minima* vers Paris : St Gervais/Bourg St Maurice, Briançon, Rodez/Albi, La Tour de Carol, Luchon, Vintimille, Port-Bou, Irun, ainsi que les lignes Cévenol et Aubrac.

✓ **La réouverture d'arrêts** : un avantage de l'ICN est de desservir un grand nombre de villes moyennes à petites pour une bonne irrigation des territoires. Par exemple, sur les lignes vers Strasbourg, rouvrir les arrêts Besançon et Montbéliard permettra d'augmenter la fréquentation des trains.

✓ En Allemagne, comme en France, les ICN ont beaucoup changé de nom, mais c'est « Intercity Night » qui est resté en mémoire et qui a la faveur du public. Intercity Night ou « Intercité de Nuit » a aussi l'avantage d'être facilement inter-compréhensible dans les différents pays européens.

✓ **Les trains auto sont menacés.** Ils ont pourtant un grand avenir car ils sont complémentaires de la voiture électrique : celle-ci ayant une autonomie limitée, elle pourra demain se recharger en une nuit dans le train auto couchette et ainsi parcourir ainsi plus de 1000 km, grâce à un déplacement auto+train+auto. **Le train-auto favorise l'électromobilité même pour les vacances !**

191 [Tramways parisiens : le démantèlement](#), TransportParis, 10 janv. 2017 ; Laure Gabus, [Ce que le tram 12 dit des Genevois](#), la Tribune de Genève, 23 mai 2012 ; Sidney Ribaux, [La petite histoire de la disparition des tramways](#) [au Canada], Journal Metro, 27 mai 2013 ; Richard Bergeron, [Le complot anti-tramway exemplaire de General Motor](#) [aux Etats-Unis], Meilleur 10 ans plus tard ! N° 239 - mai 2005

192 Lionel Steinmann, [La révolution discrète des trains Intercités](#), Les Echos, 26 déc. 2016

193 M.-H. P., [Trains de nuit. La SNCF rêve de nouveaux services](#), La lettre du cheminot, 1 mai 2017

194 [La SNCF réfléchit à ses trains de nuit... enfin ?](#), Transportrail, 27 avril 2017

195 Dans la future convention TET, il conviendrait d'inclure l'obligation pour la SNCF de prévoir des correspondances optimisées :

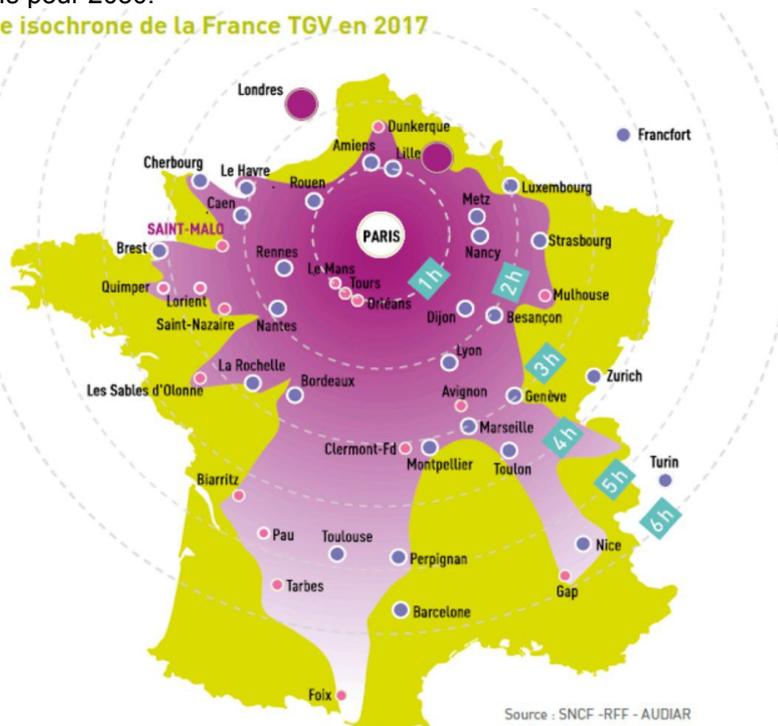
* A Port Bou, La Tour Carol/Puigcerda, Irun, Vintimille, etc avec l'opérateur du pays limitrophe (Renfe en Espagne).

* Avec les TER, à Perpignan vers Villefranche-Vernet ; à Carcassonne vers Quillan ; à Narbonne vers Béziers ; à Figeac vers Aurillac et Villefranche de Rouergue ; à Rodez vers Millau et Albi, etc. La liste est non exhaustive.

196 Les [douches à Paris-Austerlitz](#) existent mais sont onéreuses (9,90 €). Elles étaient à 6 € en 2011. Le billet pourrait-il inclure un tarif réduit sur la douche ?

- ✓ Une attention particulière doit porter sur le bruit ferroviaire tant pour le FRET que pour les ICN, qui circulent la nuit. Des installations anti-bruit gagneront à être incluses lors de la modernisation du réseau.
- ✓ Voir en Annexe C des propositions concrètes pour optimiser les ICN existants, et l'Annexe D permet de visualiser des objectifs pour 2030.

■ Carte isochrone de la France TGV en 2017



La Carte Isochrone permet de montrer la pertinence des lignes de nuit radiales de Paris vers Tarbes-Irun, Toulouse, Latour Carol, Rodez-Albi, les lignes Aubrac et Cévenol, Perpignan-Port Bou, Gap-Briançon, Vintimille (de jour ces trajets sont tous supérieurs à 4h).

5.2/ Le potentiel insoupçonné des transversales ICN

Les liaisons transversales sont trop souvent « oubliées » par les décideurs. La planification rail – peut-être trop « parisienne » – semble oublier que 81% des Français n'habitent pas l'Île-de-France¹⁹⁷ et qu'ils doivent pouvoir traverser l'Hexagone sans passer par Paris.

Les liaisons transversales de nuit ont toutes été supprimées. Il a été évoqué qu'elles bénéficieraient de moins de voyageurs que les liaisons radiales vers Paris. Pourtant, peu de transversales longues bénéficient de trains de jour attractifs (le changement à Paris impose souvent des durées de 4 à 7 heures). Par ailleurs, les dessertes aériennes transversales entre villes moyennes sont peu fréquentes (voire plus onéreuses). Ces trajets sont parfois mal desservis par la route, en particulier à cause de la difficulté de traverser le massif central d'est en ouest pour la moitié sud de la France. **Les ICN sont donc en mesure de capter une part importante des déplacements transversaux.**

Les recettes et le chiffres de fréquentation disponibles montrent que les transversales de nuit n'ont rien à envier aux radiales¹⁹⁸. De plus les péages SNCF Réseau sont inférieurs sur les trajets transversaux (une réduction de près de 40%).

Trop longtemps, le TGV a été perçu comme « instantané » : là où il dessert un territoire, il remplacerait tous les autres modes longue distance. Ainsi des IC transversaux ont été remplacés par des TGV « diagonaux » par contournement TGV de Paris. Par exemple Nantes-Marseille en TGV doit faire face à des charges élevées (plus de 1100 km de péage LGV) pour un trajet de plus de 6h et un prix du billet souvent supérieur à 100 €, ce qui est peu attractif. Si, en plus, il y a correspondance par changement de gare à Paris, l'offre perd encore de son intérêt. Le TGV n'est donc pas la solution magique partout. **L'ICN est pertinent pour compléter l'offre de jour au-delà de 750 km** (ou au-delà de 550 km s'il n'y a pas de LGV), sur les radiales et plus encore sur les transversales.

Problématique connexe, la LGV Paris-Lyon est saturée. Des liaisons ICN et ICJ transversales sans passer par Paris permettraient de soulager ce goulot d'étranglement et de gagner en temps et en coûts.

197 Population Île de France : 11 959 807 hab. en 2013 soit 18,8% de la population de la France métropolitaine (source [INSEE](#))

198 Ainsi la transversale « quadriranche » Luxembourg/Strasbourg - Nice/Portbou a transporté 276 000 voyageurs en 2014, soit 756 voyageurs/train. La même année, une des meilleures radiales, l'ICN Paris-Briançon/Nice a transporté 255 000 voyageurs, soit 350 voyageurs/train. Source [wikipedia](#). Le "Quadriranche" a obtenu 16,8 m€ de recette d'exploitation 2014. C'est plus que les 13,9 m€ du Paris-Toulouse / Rodez. Seul le Paris-Nice / Briançon a des recettes légèrement supérieures : 18,5 m€. Voir Jean-Michel Gradt, [Trains de nuit : l'Etat s'apprête à fermer la moitié des lignes](#), Les Echos, 21 juillet 2016

Citons la ligne directe Bordeaux-Lyon, que la Nouvelle-Aquitaine souhaite rouvrir¹⁹⁹.

Proposition à porter par l'État : délocaliser la direction de la SNCF à Toulouse. Là se poseront les bonnes questions : si depuis Paris « tout » est à 3 heures, depuis Toulouse peut-on aller à Nantes en train sans y passer une journée entière ? En combien de temps peut-on aller à Grenoble ? à Nice ? à Strasbourg, à Nancy ? à Lille ? en Normandie ? La carte isochrone est dessinée depuis Paris. A quoi ressemblerait cette carte au départ de Toulouse, de Perpignan, de Bordeaux, de Grenoble, de Nice ou même de Lyon ?

5.3/ Un futur matériel roulant européen ?

Après le Royaume-Uni, la Finlande et la Russie²⁰⁰, l'Autriche²⁰¹ lance à son tour un appel d'offre pour du matériel roulant ICN neuf. L'essentiel du parc européen est à renouveler, ce qui constitue un important projet industriel. Afin de faire baisser les coûts, une coopération européenne serait pertinente afin que chaque pays ne construise pas chacun un petit nombre de rames. Au contraire, une commande importante au niveau de plusieurs pays offrirait l'avantage de disposer de matériel interchangeable, avec un choix de confort que le client retrouve pour toutes les destinations ICN. Cela rendra le produit plus facile à expliquer à la clientèle donc plus aisé à commercialiser.

Serait-il possible de lancer une étude de faisabilité pour définir un cadre d'exigences communes à l'échelle européenne sur le matériel roulant ICN ?

✓ Il a déjà été montré que les futurs équipements gagnent à inclure **4 niveaux de confort** : les **sièges inclinables**, supprimés sur certaines lignes, ont finalement été reconnus comme indispensables pour concurrencer l'autocar et pour les nombreuses personnes qui recherchent des billets moins chers. Les voitures sièges inclinables ont une plus grande capacité et économisent le linge de lit. Les compartiments 6 couchettes (2° classe) et 4 couchettes (1° classe) constituent le cœur du service. Les **compartiments privatifs** (1 ou 2 lits) avec douche sont très facilement commercialisés, même avec un surcoût de 100 €. Ils peuvent séduire le marché "*classe affaire*" et concurrencer le mode aérien²⁰². De fait ce sont les confort les plus chers et les moins chers qui se vendent le plus aisément. C'est le prix moyen qui est le plus difficile à vendre²⁰³.

✓ Inclure dans le train des douches accessibles à tous les voyageurs ajoute une information psychologique, qui rapproche le train du standard de l'hôtel. En réalité, elles sont relativement peu utilisées, et 1 douche suffit pour 100 voyageurs. Beaucoup de voyageurs rentrent chez eux, et n'en ont pas besoin. La douche en gare est également pertinente. Cependant le prix de 9,90 € à Austerlitz, trop élevé, génère une barrière psychologique.

✓ Un bar ne suffit pas pour un voyage de plus 5-6 heures. ÖBB propose plutôt un petit déjeuner servi dans les compartiments.

✓ L'ICN a aussi une dimension touristique. L'intermodalité vélo+train a besoin d'être développée²⁰⁴. Les futures voitures ICN avec plus de places pour les vélos sont une revendication commune en Europe²⁰⁵.

✓ Le Ministère de la Santé recommande d'éviter de téléphoner lors des déplacements rapides et particulièrement dans les trains²⁰⁶. Pour autant, les voyageurs ayant du temps libre, l'utilisation du téléphone y est particulièrement intense²⁰⁷. **Proposer dans chaque train un « wagon blanc », « téléphone éteint » et sans Wifi** – à l'image de la voiture « non-fumeur » – permettrait l'accessibilité au transport des personnes fragiles²⁰⁸. Cela serait aussi propice à plus de convivialité.

199 Lucas Valdenaire, [SNCF : la ligne Bordeaux-Guéret-Montluçon va reprendre du service](#), France Bleu Creuse, 25 avril 2017

200 [La Russie livrera 20 wagons à la SNCF](#), TASS, RBTH, 20 fév. 2016 ; [La Russie livrera des wagons à la SNCF](#), Sputniknews, 19 fév. 2016

201 [Les ÖBB préparent leurs nouveaux trains de nuit](#), Transportrail, 9 juin 2017 ; [We are working on the Nightjet trains of the future !](#), ÖBB, 2017

202 SNCF, [INTERCITES Paris Nice Couchettes Services 1ere classe](#) (vidéo), 30 déc. 2016 ; Kenji Sugano, « [Montez à bord du Shikishima, le nouveau train de luxe de la flotte japonaise](#) », 17 mars 2017 (photos, vidéo)

203 Le Trenhotel espagnol se concentre sur des cabines de luxe et les places assises.

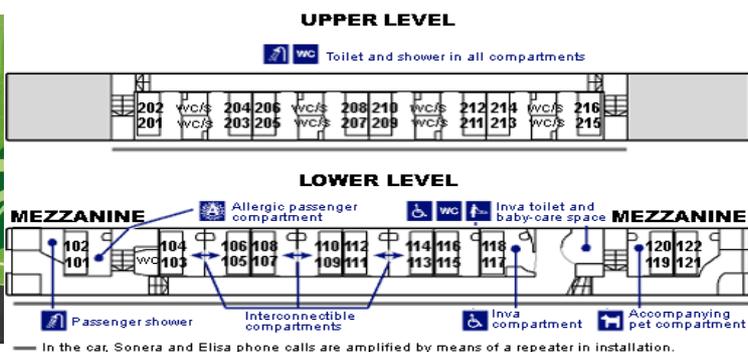
204 [Trains de nuit : Une solution pour une rando vélo ?](#), bougersebouger.fr, 13 sept. 2016

205 « [Actif-Trafic demande plus d'emplacements vélo dans les ICN](#) », pétition Actif-Trafic.ch, 2017

206 [Téléphones mobiles, santé et sécurité](#), Ministère de la santé, juillet 2012 ; Campagne "[Tout savoir sur le bon usage du portable](#)", Ministère de la santé. Voir aussi [Conditions générales de vente et de service des offres prépayées](#) Orange, 6 juillet 2017

207 Michèle Rivasi, [Exposition aux ondes électromagnétiques: les travailleurs demandent des mesures indépendantes pour évaluer les risques sanitaires](#), 8 fév. 2012 ; Fanny Doumayrou, [Dans les tunnels du métro, la bataille des ondes a commencé](#), L'Humanité, 21 Janv. 2013

208 [Pour le droit de voyager dans des wagons sans wifi et sans ondes](#), pétition, PRIARTEM, 10 avril 2017



Nouvelles voitures duplex²⁰⁹ pour les ICN finlandais : une optimisation de l'espace !

5.4/ Maigres espérances d'ouverture à la concurrence et besoin de coopération européenne

Il a été proposé que des opérateurs « extérieurs » reprennent les ICN à travers l'ouverture à la concurrence²¹⁰. En réalité, **les opérateurs privés auront, ou ont déjà, bien des difficultés sur le rail²¹¹**. Veolia se retire après avoir essuyé de lourdes pertes à l'international²¹². Les capitaux qui investissent dans l'ouverture à la concurrence sont bien souvent des filiales d'entreprises publiques. Transdev est contrôlée à 70% par des capitaux publics²¹³, Eurostar²¹⁴ à 95%, Kéolis²¹⁵ à 100%. **Dans la plupart des pays européens, l'opérateur principal est à capital 100% public.**²¹⁶ Les opérateurs réellement privés sont donc minoritaires même dans les pays ouverts à la concurrence depuis les années 2000. C'est le cas en Allemagne²¹⁷, en Italie²¹⁸, en Suède²¹⁹, en Norvège²²⁰, en Autriche²²¹, en Suisse²²², au Danemark²²³ ou en Hollande²²⁴.

Au Royaume-Uni, l'infrastructure Network Rail est redevenue 100% publique, ce qui a permis d'améliorer la sécurité, après deux accidents graves dus au manque d'investissement du temps de la gestion privée²²⁵. Les opérateurs roulants y sont privés²²⁶, mais très gourmands en... subventions publiques. La **Délégation de Service Public (DSP)** à des entreprises privées a déjà montré qu'elle peut remettre en

209 Joachim Falkenhagen a aussi proposé un modèle d'ICN Duplex en 2014. Cependant le Duplex n'est pas forcément une bonne idée avec les gros bagages et les nombreux arrêts de l'ICN, car il rallonge le temps de montée en voiture.

210 Michaël Verbauwheide, [Le 4ème paquet ferroviaire, ou l'anti COP21](#), le Vif, 18 déc. 2016

211 Fabrice Gliszczynski, "Sans modèle économique du TGV, l'ouverture à la concurrence ne fonctionnera pas" (Pepcy), La Tribune, 30 juin 2017
Lionel Steinmann et Pierre de Gasquet, [La SNCF descend d'Italo, le TGV privé italien](#), Les Echos, 17 juillet 2015

212 Jean-François Arnaud et Anna Rousseau, [Pourquoi Veolia dit adieu aux transports](#), Challenges.fr, 6 déc. 2011

213 Le capital est à 70% Caisse des Dépôts et consignations, et à 30 % Veolia, et il pourrait prochainement passer à 100% Caisse des Dépôts car les repreneurs privés ne semblent pas succomber facilement aux tentatives d'approche. Voir Fabrice Gliszczynski, [Transdev : les constructeurs automobiles ont un bon profil pour remplacer Veolia au capital](#), La Tribune, 29 mars 2017

214 Eurostar appartient à 55% à la SNCF, à 30% à la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ), à 5% à la SNCB 5 %, et à 10% Hermes. Cette dernière appartient à 75% à Transdev.

215 « Le Groupe Keolis est détenu à 70 % par la SNCF et à 30 % par la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ). » dans [Qui sommes-nous ?](#), Keolis, page web. Pour sa part CDPQ a la forme juridique de société d'état.

216 Les opérateurs ferroviaires suivants ont 100% de capitaux publics : en Espagne (Renfe, Adif, Feve et FGC), en Italie (Thello, Trenitalia et FS), en Belgique (SNCB), en Suisse (CFF), en Autriche (ÖBB), en Allemagne (DB), en Suède (SJ, SL, Inlandsbanenn et BV), au Danemark (Banedanmark, DSB) et en France (SNCF). Pour plus d'information sur le capital des entreprises, rechercher le nom de la compagnie sur wikipédia ou internet.

217 Pauline Houédé, [La difficile libéralisation du rail allemand](#), Les Échos, 1er août 2017. En Allemagne le résultat est meilleur au niveau régional que national, car les Régions définissent avec beaucoup de précision les appels d'offre : ils définissent les fréquences, les correspondances, le personnel en gare et dans les trains, etc.

218 En Italie, NTV concurrence FS sur la grande vitesse, avec 20% de capital SNCF. Voir aussi : Philippe Ridet, [En difficulté, le transporteur ferroviaire italien NTV interpelle l'Etat](#), Le Monde.fr, 3 sept. 2014

219 Quelques opérateurs privés en plus de Transdev et DSB (entreprise publique Danoise) opèrent minoritairement en Suède.

220 NSB et LinxAB en Norvège sont majoritairement publiques.

221 En Autriche une compagnie privée (Westbahn) fait concurrence à ÖBB. Voir : [La SNCF réduit sa part dans l'autrichienne Westbahn](#), AFP, Finances.net, 23 avr 2013

222 En Suisse, l'opérateur entrant BLS appartient à 84,4 % aux diverses collectivités publiques (cantons, communes et confédération). Lire : Bernard Wuthrich, [Andreas Meyer, patron des CFF, considère que le réseau grandes lignes doit rester en mains des CFF](#), Le Temps, 14 sept. 2017

223 Des filiales de la DB interviennent minoritairement au Danemark.

224 En Hollande l'infrastructure ProRail et l'opérateur principal NS ont 100% de capitaux publiques. Des filiales de DB, SNCF et Transdev opèrent de manière minoritaire.

225 Tristan de Bourbon, [Des trains anglais plus sûrs mais coûteux](#), L'opinion, 31 Mai 2016

226 Principaux opérateurs : Arriva (qui est toutefois filiale de DB), First Group, National Express, Go Ahead, Stagecoach.

Gérald Roux, « [C'est comment ailleurs ? Les tarifs du train en Grande-Bretagne](#) », Radio France, 13 mars 2017 ; voir aussi « [Grèves, retards, prix prohibitifs : pourquoi certains Britanniques veulent renationaliser leurs chemins de fer](#) », France Info, 16 déc. 2016

cause la desserte des destinations secondaires, tout en apportant le risque d'une augmentation et d'une disparité des prix²²⁷. « Il est évident que la privatisation n'a pas fonctionné, elle a plutôt amené de la fragmentation et de l'inefficacité. L'argent gaspillé (en subventions, ndr) aujourd'hui pourrait être mieux utilisé et servir à améliorer le service et réduire le prix des billets dans le futur. Une majorité des Britanniques souhaite cela. »²²⁸

Ce sont donc surtout les États qui investissent sur le rail. Une raison en est que **le rail est une industrie complexe qui gagne à être fortement centralisée**. Dépasser les postures idéologiques, c'est sortir du tabou et s'autoriser à penser que certains secteurs particuliers, comme le rail, puissent s'opérer par une entreprise unifiée et publique²²⁹. Actuellement, en l'absence d'entreprises privées, ce sont **les entreprises d'État** qui se concurrencent mutuellement, sur les lignes les plus fréquentées. **Dans le même temps, elles se délestent – à domicile – de la mission de service public pour l'aménagement du territoire**. Les prix baissent effectivement sur quelques axes majeurs²³⁰, mais au risque d'un abandon des territoires moins denses.

Pour les ICN nationaux, qui sont souvent des petites lignes, il est improbable que des opérateurs extérieurs assument des investissements lourds et un risque important, alors que la SNCF, propriétaire du réseau, souhaite toujours voir disparaître l'activité ICN. Un opérateur extérieur serait en position encore plus précaire pour négocier les péages avec SNCF-Réseau. Ainsi ÖBB a déclaré que desservir la France n'est pas dans les priorités à cause des sillons précaires et des péages prohibitifs.

Pour les entreprises entrantes, il existe déjà de la place pour créer des lignes ICN internationales vers l'Espagne, l'Allemagne, l'Italie. De fait, un nombre important de lignes nationales et internationales est à relancer. Or les entreprises ne se bousculent pas. Thello (filiale à 100% de Trenitalia) n'assure – avec difficulté – qu'une ligne de nuit, Paris-Venise²³¹. La relance des ICN est d'ailleurs principalement l'œuvre d'opérateurs publics²³². L'État peut plus facilement demander à l'opérateur public national une exploitation à l'équilibre – sans bénéfice –. Par contre un opérateur « privé » ou étranger demandera un bénéfice important, proportionnel à l'investissement et au risque. Or les lignes d'aménagement du territoire ICN ne peuvent fournir un tel niveau de bénéfice. Notons pour finir que le Parlement Européen a commandé un rapport qui liste tous les arguments montrant que les ICN gérés par des compagnies privées ne sont pas viables²³³. Nombres d'arguments sont par ailleurs trompeurs²³⁴. Une conclusion logique de ce rapport reste que **l'ICN est une mission publique**.

Le gouvernement français ne peut donc attendre que le service vienne d'hypothétiques « nouveaux » opérateurs. La Suède et l'Autriche, bonnes élèves de l'ouverture à la concurrence, ont relancé leurs ICN à travers leurs entreprises publiques SJ et ÖBB. **L'ICN est une mission d'aménagement du territoire, doublée d'un impératif d'avancer vers le report modal. Cette mission stratégique nécessite la mobilisation de la SNCF et l'implication de l'État.**

Interrogés par les députés allemands sur le projet alternatif Luna-Liner émergeant des ONG²³⁵, les dirigeants de la DB ont déclaré « Nous avons étudié Luna-Liner dans le détail. Cela correspond à 97% au réseau DB existant dans le passé. [...] La DB ne peut le faire seule, l'État devra financer le renouvellement du matériel roulant, et cela demandera **une collaboration à l'échelle européenne** ». Le projet Luna-Liner met en évidence qu'un réseau dense est plus efficace pour la gestion du matériel et du personnel, qu'une ligne isolée. Une compagnie européenne détenue par exemple à 10-15% par chacune des multiples compagnies, DB, SNCF, ÖBB, Trenitalia, etc permettrait d'exploiter le réseau en coopération avec, dans chaque pays, le personnel national²³⁶.

5.5/ Mobiliser les acteurs

L'ICN est avant tout victime de préjugés. Une action pédagogique est donc nécessaire pour :

✓ Convaincre **la SNCF** que l'ICN est un « bon produit ». L'ICN a bien des arguments de vente : c'est un produit « écolo », qui crée du « lien social ». Il a été négligé pendant des années et peut pour cela offrir une belle croissance tout au long de la décennie 2020. L'ICN est idéal pour segmenter la clientèle, des petits prix en siège inclinable jusqu'au maximum de confort en compartiment privatif avec douche. Il peut

227 Julian Mischi & Valérie Solano, « [36 compagnies pour une ligne de chemin de fer](#) », *Le monde diplomatique*, juin 2016

228 Cité dans Sasha Mitchell, [Au Royaume-Uni, la privatisation des chemins de fer déraile](#), *La Tribune*, 9 janv. 2017

229 Voir aussi Jean-Marc Jancovici, [Plus de concurrence ou moins de carbone](#), *Les Échos*, 10 mars 2015

230 [Pour MTR, l'open access ne paye pas encore en Suède](#), *Ville Rail&Transports*, 15 Sept. 2017

231 Marc Fressoz, [Thello stoppe sa marche sur Rome mais veut titiller la SNCF en Italie et en région PACA](#), *Mobilicités*, 8 octobre 2013

232 Les principales compagnies qui relancent (ou maintiennent) des trains de nuit, ÖBB en Autriche, NSD en Norvège, SJ en Suède, VR en Finlande, RZD en Russie, ZSSK en Slovaquie, Thello (filiale de Trenitalia) sont 100% publiques. Snälltåget en Suède est filiale de Transdev. Notons comme exception le Caledonian Sleeper, géré par First Group (avec le soutien actif de l'Écosse).

233 [Night trains in Europe : the end of the line ?](#), Policy Dept, Transport&Tourism, European Parliament, 8 mai 2017

234 Poul Kattler, [The end of the line – we don't think so !](#), *Back-on-track*, 17 mai 2017

235 [LunaLiner. « La nouvelle coopération pour des ICN européens », *Bahn für alle*](#) (Des trains pour tous), 2016-2017.

236 C'est le modèle de coopération usuel : Alleeo (SNCF et DB), Elipsos (SNCF 50% et Renfe 50%), Lyria (CFF 26% et SNCF 74%). Thalys appartient pour sa part à la SNCF (62%), la SNCB (28%) et la DB (10%).

s'approcher de l'autofinancement par le volume. Parallèlement, les financements publics pour l'aménagement du territoire et la transition écologique sont disponibles. Important également, relancer les ICN est une clé pour que la SNCF ne se voie pas obligée à de nouveaux projets LGV vers le sud.

✓ **L'État** peut assumer les missions pour le désenclavement et le climat à travers un effort financier sobre. Il s'agit principalement de réaliser les investissements en matériel roulant (notons que celui-ci a été très bien amorti jusqu'à sa limite d'âge) et de s'assurer du changement d'attitude du groupe SNCF. Pour l'instant, la SNCF impose des péages prohibitifs et des surcoûts, qui paraissent peu justifiés. Il sera nécessaire d'**obtenir de la SNCF qu'elle ouvre ses comptes**.

✓ Les États offrent des subventions pour acheter des voitures électriques, avec un certain degré de rêve pour la voiture autonome. Or il existe un véhicule électrique où le voyageur n'a pas besoin de conduire : c'est le train. Les clients des ICN devraient donc aussi bénéficier de ces subventions. Au-delà de 2025-2030 on sait que le moteur à combustion sera en perte de vitesse : c'est une opportunité pour les ICN.

✓ **Bruxelles** souffre d'une image bureaucratique, de frein à l'action. Régénérer un réseau ICN continental serait un projet positif de l'UE, semblable à l'Interrail²³⁷ ou l'Erasmus pour les Jeunes. C'est un beau projet : les ICN sont des trains qui unissent l'Europe, et qui évitent l'impact environnemental de l'avion.

✓ Il existe un problème de fermeture des frontières à l'intérieur de l'Europe : il est possible que les ministres de l'intérieur préfèrent que les voyages se fassent en avion afin de faciliter les contrôles. Cela va à l'encontre de l'intégration européenne.

✓ Pour convaincre les **collectivités locales et régionales**, il est urgent de leur montrer qu'une même somme investie pour le financement des ICN dans toutes les directions offrira une meilleure connexion de leur territoire dans l'Hexagone et dans l'Europe que les projets LGV.

✓ Exprimer aux **entreprises du BTP, de l'aviation et leurs salariés** que les activités ayant un fort impact environnemental ne peuvent pas être en croissance perpétuelle. Par contre d'autres activités s'ouvrent : la transition écologique crée plus d'emplois qu'elle n'en détruit. Et ces emplois sont de qualité²³⁸. La transition a besoin d'être anticipée pour permettre la conversion des métiers grâce à la formation.²³⁹

✓ Sensibiliser **les usagers** de l'avion et de la voiture individuelle que l'ICN leur permettra de continuer à voyager sur les très longues distances tout en préservant le climat. L'image des ICN a vieilli, comme à une époque celle du tramway ou du vélo. La communication est une clé pour leur retour²⁴⁰. Une grande partie de la population a de très bons souvenirs de l'ICN. Un effort minimal de **promotion** sera efficace : « Sauvez le climat : pour vos déplacements longue distance, choisissez le train de nuit ! », « Traversez la France pendant votre sommeil ! », « S'endormir à Strasbourg, se réveiller à la plage ! », « Grimpez le Mont Blanc ? Montez en couchette ! », etc.

✓ Le **tourisme** s'est orienté dans les années 2000 sur les voyages en avion transcontinentaux, avec un lourd impact environnemental. D'ores et déjà, dans les années 2010, la tendance revient vers le tourisme local. L'ICN aidera à l'émergence d'un tourisme vert, qui valorise le territoire national et l'Europe.

✓ En desservant les zones rurales et de montagne, l'ICN peut permettre non seulement de transporter les vélos, mais en plus de réduire le nombre de voitures individuelles à destination. Cela permet de réduire la pollution et l'occupation de l'espace, très limité en montagne. C'est pourquoi ÖBB offre le billet combiné pour le dernier kilomètre. Ainsi, les collectivités de montagne pourront préférer financer l'ICN plutôt que des parkings coûteux, peu esthétiques et où les voitures sont souvent stockées sans être utilisées pendant la durée du séjour. L'ICN arrive le matin et permet de disposer de temps et des transports en commun locaux. A l'opposé, les trains de jour arrivent le soir, ce qui génère un stress face à l'absence de transport en commun en fin de journée.

La SNCF gagnera à **impliquer les usagers**, les cheminots, les collectivités et acteurs locaux à **travers des comités de ligne**. L'expertise d'usage et de proximité permettra d'identifier les dysfonctionnements qui se sont accumulés au fil des ans, voire avancer vers des partenariats commerciaux (par exemple des packs « train + offre locale »). Pour potentialiser les acteurs, la future convention TET gagnera à organiser la publication des chiffres clés de chaque ligne : nombre de circulations ICN ayant réellement circulé ; nombre de places offertes et taux d'occupation pour chaque circulation ; nombre de trains affichant complet, etc.

5.6/ Et pour les distances européennes supérieures à 750 km : l'avion ? Ou l'ICN !

Le TGV parcourt en 3 heures un maximum de 750 km. L'ICN, en roulant une nuit entre 100 et 200 km/h peut franchir plus de 1500 km : le service Strasbourg-Irun, supprimé en 2004, parcourait 1350 km. La modernisation des voies permettrait **une portée dépassant 2000 km**²⁴¹. Et même en restant dans la fourchette 550-1500 km, **l'ICN est bien adapté aux voyages à l'échelle européenne**. C'est *Le lièvre et la*

237 Un eurodéputé a proposé que l'UE finance un billet Interrail à tout les jeunes de 18 ans, pour favoriser la connaissance de l'Europe.

238 Organisation Mondiale de la Santé (OMS), *Les emplois liés aux transports respectueux de l'environnement et de la santé*, 2014

239 Plateforme emplois-climat, *un million d'emplois pour le climat*, déc. 2016

240 Un bon exemple : Camille Marion, *Cinq raisons de tester le train de nuit*, Association Transports et Environnement Suisse, 3 mai 2017

241 Voir rapport sur les « trains de nuit très longue distance » : International Union of Railways et DB, *Night Trains 2.0*, 2012

tortue : l'ICN permet d'aller plus loin – et d'arriver plus tôt – que le TGV.

Les trains Talgo de nuit Paris-Madrid et Paris-Barcelone ont été supprimés fin 2013 à l'inauguration de la liaison TGV Paris-Barcelone. En 2006 les Talgos avaient transporté 800 000 voyageurs, soit autant que la LGV en 2016.²⁴² En TGV, Paris-Madrid dure 10h, et le voyageur ne se voit plus offrir un horaire de nuit en couchette, alors que la durée s'y prêterait. La LGV Perpignan-Figueras a déjà vécu une faillite par manque de voyageurs (seulement 15% du trafic voyageur prévu a été réalisé, et 8% du trafic FRET²⁴³). Reprise par les États, le difficile équilibre économique de cette LGV reste à trouver²⁴⁴. Les Talgos s'autofinanciaient plutôt mieux que la LGV. Là encore, le financement du « déficit supposé » (5 m€/an, mais probablement « gonflé » artificiellement) pendant 100 ans coûterait beaucoup moins cher que la LGV.

Le choix de supprimer les liaisons IC transfrontières en faveur des LGV a également été dénoncé sur les liaisons Benelux²⁴⁵. Il est désormais temps de **relancer l'offre de nuit, en complément à la desserte de jour, sur les trajets de plus de 750 km** (ou 550 km s'il n'y a pas de LGV). Déjà, Marseille, qui est située à 750 km de Paris, bénéficie à la fois de TGV de jour (en 3 heures) et, depuis fin 2015, d'une desserte nocturne par l'ICN Paris-Nice.

5.7/ « Nous sommes à l'aube d'une renaissance des ICN en Europe »

En Europe, après des décennies de désinvestissement, la renaissance des ICN s'opère²⁴⁶. L'attente sociale européenne est forte pour des déplacements écologiques²⁴⁷. L'Italie rouvre des lignes (jusque vers Paris). Les chemins de fer autrichiens ÖBB ont repris des lignes fermées par l'Allemagne et la Suisse²⁴⁸. En Allemagne, DB a démantelé ses trains couchettes en décembre 2016. Mais déjà, en 2017, le trafic augmente aussi bien en IC « places assises » roulant de nuit (opérés par DB), qu'en train couchette « nightjet », opérés par ÖBB²⁴⁹. En Suède, la ligne Stockholm-Malmö a gagné +65% de fréquentation sur un an, grâce à une réduction de 30%-50% des tarifs pour **atteindre la rentabilité par le volume**. Le succès passe par 4 niveaux de confort, des douches, des horaires optimaux et une communication active qui incite le public au report modal de l'avion sur l'ICN²⁵⁰. En Autriche, comme en Suède, les ICN marchent mieux que prévu. Ils ont atteint l'équilibre financier dès la première année de relance²⁵¹. Le parlement Européen s'intéresse lui aussi à la relance des trains de nuit, et pour l'eurodéputé Jakob Dalunde, « nous sommes à l'aube d'une renaissance pour les trains de nuit »²⁵².

La Finlande a surpassé sa « crise des ICN » dès 2008²⁵³. Le service fut maintenu et modernisé avec des **voitures duplex** offrant plus d'espace et incluant des douches²⁵⁴. Dans les pays du sud, les ICN se modernisent aussi²⁵⁵. En Ukraine l'ex-Ministre des transports s'oppose à la réduction de l'offre ICN et explique pourquoi²⁵⁶. En Russie, les distances sont grandes et le train par excellence, c'est l'ICN : il n'est pas rare de voyager nuit et jour pendant bien plus de 24 heures. Avec au moins trois niveaux de confort, dont un bon marché, c'est une alternative à l'avion que la Russie déploie jusqu'en Europe de l'Ouest : elle relance les liaisons Paris-Moscou et Nice-Moscou²⁵⁷ avec des correspondances jusqu'en Chine et au Japon.

Le centre de gravité des ICN est en train de se décaler vers l'Europe Centrale et de l'Est, or si la France ne suit pas elle s'isole et isole par la même occasion la péninsule ibérique. Pour la SNCF, l'effort à faire n'est pas si démesuré, même si elle rêve parfois en grand²⁵⁸. L'Europe a des dimensions modestes :

242 En 2006, le trafic ferroviaire grandes lignes internationales (Talgo) transportait 811 000 passagers entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe. A ceux-ci, il resterait à ajouter une partie des 260 021 passagers des ICN Paris-Port Bou et Strasbourg/Luxembourg-Port Bou transportés en 2015, ainsi qu'une partie de ceux du Paris-Irun, Genève-Irun et Vintimille-Irun supprimés en 2013-2017. A titre de comparaison, la LGV a transporté 826 439 passagers en 2016 : la LGV a échoué à faire progresser le report sur le rail... d'autant que, en 2015, entre la France et l'Espagne 12 millions de passagers ont pris l'avion, 7 millions l'autocar, 100 millions la voiture et seulement 1,3 millions pour les différentes voies ferrées. Source Plataforma Transport Public de Catalogne et [Air transport statistics](#), Eurostats.

243 [SNCF Réseau rapport financier semestriel 2016](#), PriceWaterhouseCoopers, ErnstYoung, 30 juin 2016

244 Lionel Steinmann, [Le besoin de réduire les pertes menace les lignes Paris-Barcelone et Paris-Genève](#), Les Echos, 25 juil. 2017

245 Kris de Decker, « [La grande vitesse est en train de tuer le réseau ferroviaire européen](#) », *Carfree.fr*, 2013

246 La liste des lignes de nuit existant en Europe est disponible sur [entrain.ch](#), [rail.cc](#), [seat61.com](#) ou [Interrail](#)

247 [Une pétition de 36 996 signatures](#) a circulé en Allemagne. Voir aussi le mouvement européen « [back-on-track](#) », [http://savethenighttrain.eu/Pétition « Sauvez les trains de nuit »](#), actif-trafic en Suisse.

248 ÖBB, [Dossier NightJet](#), 2017 ; E. Fouvreaux, « [L'Autriche fait le pari du train de nuit](#) », *Transportrail*, 14 oct. 2016

249 [\[ALLEMAGNE\] La reprise des trains de nuit par ÖBB est un succès](#), T. Wüpper, Stuttgarter Zeitung, 6 juin 2017

250 The Greens, [Revitalising European Night Train and EC-IC services](#) (vidéo), Parlement Européen, 1er juil. 2015 (à partir de la 42ème minute).

251 Pieter Neumann et Vincent Doumayrou, « [Train de nuit : l'opérateur envisage de nouvelles liaisons](#) », *Mediapart*, 19 févr. 2017

252 [Le parlement européen s'intéresse lui-aussi aux trains de nuit](#), Tarbes-info, 14 mai 2017

253 Kalevi Kämäräinen et Vincent Doumayrou, [Comment la Finlande s'est mobilisée pour défendre ses trains de nuit](#), 8 juil. 2017

254 [Night train travel](#), VR-Finlande. Voir aussi [Kemijaervi-Helsinki](#) et le [Train de nuit Père Noël Express](#), Interrail. A voir également en [Vidéo](#) ;

255 R. S./APS, [Mise en marche de deux trains reliant Béchar et Saïda à Oran](#), El Watan, 29 avril 2017

256 Les chemins de fer ukrainiens réduisent les liaisons trains de nuit. Pourquoi est-ce une erreur ? par Alexandre Kava –ex ministre adjoint de l'infrastructure d'Ukraine, finance.bigmir.net, 9 déc. 2015. Disponible sur [ouiautraindenuit.wordpress.com](#) > témoignages

257 [https://fr.rail.cc/russie/train-nuit/ru#rail](#) ; [https://fr.wikipedia.org/wiki/Moscou_express](#) ; Poul, « [Night trains to and from Russia increase passengers](#) », *back-on-track.eu*, 5 août 2016

258 Carole Bellemare, [La SNCF veut remettre l'Orient-Express sur les rails](#), Le Figaro, 2 sept. 2014 ; [L'Orient-Express : tout l'art du voyage dans un train](#), sncf.com

Paris-Prague ne représente que 1000 km, Lyon-Naples 1200 km, Paris-Varsovie 1600 km, Amsterdam-Barcelone 1600km. Le Danemark est à 1200 km de Paris. Même Istanbul n'est qu'à 2400 km de Lyon. Comme l'Autriche en Europe centrale, la France est bien positionnée géographiquement. Elle a un rôle à jouer pour les ICN en Europe de l'Ouest. Elle sera ainsi **motrice du report modal de l'avion sur le rail** et de la lutte contre le changement climatique.

- A rechercher :
- * Une mission d'observation en Autriche aiderait à évaluer le potentiel des ICN.
 - * Interroger la Renfe et la SNCF sur les possibilités de reprise de la collaboration Renfe-SNCF pour rétablir les ICN vers l'Espagne.
 - * Une étude serait à mener sur le potentiel des liaisons ICN en Europe dans un rayon de 600 à 1500 km.



Le réseau ICN « Nightjet » de ÖBB et de ses partenaires

6/ Se mobiliser ensemble pour les ICN et la transition dans les transports

Après le retour du Paris-Port Bou le 6 juillet 2017²⁵⁹, l'avenir des ICN est à réinventer. Alors que les grands projets LGV ont été mis en pause, le moment est décisif pour l'évolution du modèle des transports longue-distance. Au-delà, il s'agit d'éviter de rater une marche dans la lutte contre le changement climatique.

Le démantèlement des ICN est emblématique de l'incohérence de notre société qui préfère les grands travaux technologiques et le gaspillage énergétique aux solutions simples et sobres. Rappelons que le tramway et le vélo, pourtant très optimaux pour les transports urbains, ont pratiquement disparu des villes au XXème siècle. Les moyens de transports sobres n'ont pas de lobby pour les propulser. Ils ont donc besoin de l'énergie citoyenne pour reprendre leur place. Le tramway est revenu à partir des années 1980-1990, le vélo des années 2000-2010, la renaissance des ICN est déjà en route pour les prochaines décennies. Nous appelons donc les usagers, les ONG, la SNCF et les élus à se mobiliser pour les ICN, et au-delà pour les alternatives écologiques dans les transports. Après des décennies de désintérêt de tous envers l'ICN, il reste populaire et il existe un fort potentiel de revalorisation. Tout le monde peut faire quelque chose :

✓ **Si vous êtes militant, merci de diffuser la pétition** : sur change.org ou sur cyberacteurs.org ; de **distribuer le tract** lors de vos voyages. Les voyageurs sont demandeurs d'infos, vous aurez un succès

259 Isabelle Bris, [Pyrénées-Orientales : le retour en fanfare du train de nuit Paris-Cerbère](#), France 3 Occitanie, 8 juil.2017
[Célébration ferroviaire en gare de Port Bou](#), L'Indépendant, 10 juil. 2017

garanti. De nombreuses actions ont eu lieu en France et en Europe pour le redéploiement des ICN²⁶⁰. Nous recherchons des personnes dans chaque ville pour la création de **groupes locaux**. L'action phare consiste à prendre **une photo sympa avec les voyageurs enthousiastes** et de l'envoyer avec un communiqué à la **presse locale**. Cela permet de toucher l'opinion à travers un moindre effort. Merci de nous contacter. A l'automne 2017, il sera particulièrement important de participer aux Assises de la mobilité.

✓ **Si vous êtes une organisation** : n'hésitez pas à nous contacter pour cosigner et/ou contribuer au présent document.

✓ **Si vous êtes élu** : nous avons besoin de votre intervention pour interpeller le Ministère des transports afin d'inclure les ICN dans les priorités de la transition énergétique.

✓ Les **députés/sénateurs** sont invités à se regrouper afin d'entamer une mission d'information ou une enquête parlementaire sur le potentiel des ICN à l'automne 2017.

✓ Nous sollicitons la collaboration de l'État **et de la SNCF** pour que des chiffres plus complets et moins trompeurs soient publiés et pour avancer ensemble vers une meilleure évaluation du potentiel des ICN.



Mobilisation à Paris en novembre 2016

7/ Résumé des propositions

Réinventer les ICN

- ✓ **Redéployer les ICN**, pour
 - (1) désenclaver les territoires excentrés et les zones de montagne ;
 - (2) offrir une circulation de nuit parallèlement aux LGV de plus de 750 km ;
 - (3) recréer les liaisons transversales (qui ne passent pas par Paris) entre les régions périphériques
 - (4) encourager le report modal de l'avion sur le rail à l'échelle européenne.
- ✓ **Promouvoir les ICN comme transports très longue distance pour le report modal de l'avion sur le rail afin de lutter contre le changement climatique.**
- ✓ **Maintenir les ICN en service public** par la SNCF (et en collaboration avec les autres opérateurs européens) pour permettre une stratégie active de l'État.
- ✓ **Lancer une mission d'information ou une enquête parlementaire** sur le potentiel des ICN à l'échelle nationale et européenne.
- ✓ Accorder la **priorité à la régénération et la modernisation des voies ferrées existantes** par rapport aux projets routiers, LGV et aéroportuaires.

Donner à chaque mode de transport sa place dans la transition énergétique

- ✓ **Déployer plus amplement une fiscalité écologique** pour financer et rendre compétitif le réseau ferré existant, en taxant le carbone de l'aviation et de la route.
- ✓ Proposer **une tarification simple et incitative** sur les ICN, ICJ, TER, avec une référence de prix autour de 7 €/100 km (prix de référence du covoiturage). L'objectif est d'afficher que le rail est moins onéreux que l'avion, la voiture individuelle et l'autocar, en cohérence avec leurs impacts environnementaux respectifs.

8/ La presse en parle

[Pyrénées-Orientales : le retour en fanfare du train de nuit Paris-Cerbère](#), France 3 Occitanie, 8 juil. 2017

Kalevi Kämäräinen, [Comment la Finlande s'est mobilisée pour défendre ses trains de nuit](#), 8 juil. 2017

260 La mobilisation européenne a même organisé quelques belles mises en scène : <http://back-on-track.eu/actions-june-2016> ; en France : <http://back-on-track.eu/so-many-demonstrations-in-france-in-favor-of-night-trains/>

[\[Allemagne\] La Renaissance des Trains Couchettes](#), TV Allemande N°1, 5 juil. 2017
[Les chemins de fer autrichiens remportent un succès avec les trains de nuit](#), T. Wüpper, Stuttgarter Zeitung, 6 juin 2017
[L'Europe planche sur l'avenir des trains de nuit](#), Marion d'Allard, L'Humanité, 16 Mai 2017
[Carole Delga : « le train de nuit Paris-Cerbère reprend du Service »](#), E.D., L'indépendant, 28 avril 2017
[Les trains de nuit sont victimes d'une stratégie de découragement](#), Le Petit Journal du 65, 19 avril 2017
[Le TGV n'est pas l'unique solution partout](#), Le Petit Journal du 65, 19 avril 2017
[Allemagne : une demande en hausse pour le train de nuit](#), Vincent Doumayrou, Mediapart, 1er avril 2017
[Retiens les trains de nuit !](#), David Ramasseul, Paris Match, 24 mars 2017
[Les 8 arguments du PDG de la SNCF pour supprimer les trains de nuit sont bidons](#), Interview de "Oui au train de nuit" par Sarah Lefèvre, StreetVox, 23 mars 2017
[Les trains de nuit, une alternative bien moins couteuse que le TGV](#), Nolwenn Weiler, Bastamag, 22 mars 2017
[\[alternative à l'avion\] Lueurs d'espoir pour le train de nuit](#), le Petit Journal du 65, 8 mars 2017
[Trains de nuit : un démantèlement justifié par des chiffres trompeurs ?](#), le Petit Journal du 65, 1er mars 2017 (ou dans [La dépêche](#)).
[Le train de nuit fait de la résistance dans le sud](#), Marc Fressoz, MobiliCités, 21 février 2017
[Suppression des trains de nuit : les usagers ne lâchent rien](#), Coralie Schaub, Libération, 3 déc. 2016
[200 personnes en Gare de Perpignan pour dire oui au train de nuit](#), Olivier Roirand, Vidéo TV Sud, 15 octobre 2016
[19 élus défendent le train de nuit](#), 16 septembre 2016
["La pétition arrive en train de nuit au ministère"](#), JT 19-20 de France3 Pays Catalan, 22 juillet 2016
[Alternative à la voiture et à l'avion, les trains de nuit vont... disparaître](#), Rendez moi mon train, Reporterre, 16-06-2016
[La grande vitesse est en train de tuer le réseau ferroviaire européen](#), Kris de Decker, Carfree.fr, 2013
[SOS train de nuit : le Paris - Hambourg ne répond plus](#), Vincent Doumayrou, 2009

Retrouvez plus d'articles de presse sur <http://trainsdenuit.canalblog.com>

9/ Qui sommes-nous ?

« Oui au train de nuit » est un collectif d'usagers et d'associations environnementales mobilisées pour une transition vers des transports plus respectueux de l'environnement. L'action est soutenue par plus de 20 000 signataires de la [pétition](#).

Organisations nationales : [Amis de la Terre-France](#), [ATTAC-France](#), [Confédération Paysanne](#), [Fédération des Usagers de la Bicyclette](#) (FUB), France Nature Environnement (FNE),

Organisations locales : Usagers du Train Perpignan-Port Bou, Comité d'Usagers du Train Jaune-66, Coordination Barousse Comminges train Luchon-Montréjeau (31), Collectif Anti-LGV Limoges-Poitiers OUI au POLLT, Nature&Progrès-11, Collectif Roosevelt-11, Alternatiba-66, Actival-65, ACIPA (NDDL), Objecteurs de Croissance LR, ATTAC%11, 65 et 66, SEPANSO, SEPANSO-24, 33, 40, 64, FNE-65, [FRENE-66](#), Amis de la Terre-Limousin, Recyclo-Loco (65), Terra-Ma-Terre (65), Can Decreix (66), Vélo-en-Têt (66), [2 pieds 2 roues](#) (31), Pau à Vélo (64), Biocoop Floréal, Tourne-sol, Pays'en Bio (11), Confédération Paysanne-11,

« **Oui au train de nuit** » remercie également le soutien de : Sud-Rail Midi-Pyrénées, CGT cheminots-64-65-66, FO Cheminots-66.

Retrouvez l'enquête actualisée sur : ouiautraindenuit.wordpress.com

Infos et actions sur : twitter.com/ouiautraindenuit www.facebook.com/ouiautraindenuit

Pétitions sur : www.change.org/p/ouiautraindenuit

www.cyberacteurs.org/cyberactions/oui-train-nuit-1244.html

Contact : [ouiautraindenuit @ ntymail.com](mailto:ouiautraindenuit@ntymail.com)

Annexe A/ Sortir du « tout-TGV » redonne une place aux ICN

A.1/ Un emballage pour la très Grande Vitesse

Lors de l'inauguration de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Paris-Rennes, le 1er juillet 2017, le chef de l'État a exprimé sans ambiguïté « Le rêve des cinq prochaines années ne doit pas être un nouveau grand projet comme celui-là. » Les priorités doivent être réorientées pour « financer le renouvellement des infrastructures insuffisamment entretenues »²⁶¹. Ce « changement de paradigme » a été plus longuement

²⁶¹ Morgan Boëdec, [Transports - Emmanuel Macron annonce une loi d'orientation des mobilités](#), Localtis, 3 juil. 2017 ;

expliqué par Mme la Ministre des transports Elisabeth Borne²⁶².

Déjà en 2013, le rapport *Mobilité 21* avait proposé de reporter une grande partie des projets LGV : « la grande vitesse ferroviaire prend tout son sens sur des distances de 400 km à 1000 km, pour les relations entre grandes métropoles. [...] Pour les villes et agglomérations de moindre taille, d'autres services doivent pouvoir s'envisager autour des 200 à 220 km/h, [...] à partir des infrastructures existantes. »²⁶³ En effet, la construction d'un kilomètre de LGV peut coûter 16 fois plus cher qu'une ligne classique, ce qui induit des péages élevés, alourdissant le prix des billets...²⁶⁴

En 2014, la Cour des Comptes a montré que le modèle LGV a été « porté au-delà de sa pertinence » : « La SNCF estime à l'heure actuelle que pratiquement toutes les lignes à grande vitesse en construction ou en projet sont susceptibles de dégrader la marge opérationnelle de SNCF-Voyages »²⁶⁵.

En 2016, les rapports officiels se sont succédés dans le sens de « geler pendant une quinzaine d'années le financement par l'État des nouveaux projets de LGV, en vue de donner la priorité à la modernisation des réseaux existants. » « le TGV apparaît comme le mode de transport le plus performant jusqu'à 500 kilomètres, voire parfois jusqu'à 750 kilomètres, sous certaines conditions. Or, toutes les lignes correspondant à ces caractéristiques ont d'ores et déjà été construites. »²⁶⁶

Le financement des Grands Projets LGV est incertain²⁶⁷. De plus en plus d'élus²⁶⁸ et d'administrations²⁶⁹ se prononcent contre. La SNCF n'y tient pas non plus : après le chantier de la LGV Tours-Bordeaux, le PDG de la SNCF a déclaré : « Je pense que c'est le dernier pour le moment »²⁷⁰.

L'engouement pour les projets LGV depuis les années 2000 a en effet une dimension irrationnelle : la fréquentation des futures lignes a généralement été surestimée²⁷¹, aboutissant à des nouvelles LGV déficitaires – déjà une faillite²⁷² – et un surendettement des opérateurs ferrés²⁷³. Au-delà de la France, l'Espagne a poussé le modèle encore plus loin. C'est le pays européen qui a construit le plus de lignes à Grande Vitesse. La nouvelle liaison LGV Tolède-Cuenca-Albacete fut fermée après seulement six mois de fonctionnement : elle ne transportait que « 16 passagers par jour »²⁷⁴. Un réseau de corruption autour de la Grande Vitesse y a d'ailleurs été découvert²⁷⁵.

La course au « toujours plus vite » semble aussi toucher à sa fin : en passant de 300 à 360 km/h la consommation d'énergie d'un TGV augmente de 50%. L'usure des voies est aussi beaucoup plus intense²⁷⁶, d'où la demande longtemps réitérée par SNCF Réseau de réduire la vitesse²⁷⁷. La LGV Paris-Lyon, qui reste la seule ligne vraiment rentable, a été construite pour 270 km/h maximum. L'Allemagne s'oriente vers 250 km/h comme vitesse maximale, l'Autriche et la Suisse vers 220 km/h. Ces vitesses ont l'avantage d'être accessibles sans construction de lignes nouvelles, par la modernisation des lignes classiques. **C'est une autre Grande Vitesse qui se dessine en Europe avec des Intercités Express**

Olivier Razemon, [Gare Montparnasse: le discours prémonitoire d'Emmanuel Macron](#), Blog-Le Monde, 1er août 2017

262 « On a placé des réponses de manière un peu systématique. On a placé les élus, dans l'alternative entre on ne change rien, ou alors on fait une LGV. (...) J'ai en tête un projet où en dépensant 15% du coût, on a 50% de gain de temps. », [Commission du développement durable : Mme Elisabeth Borne, ministre chargée des transports](#), Assemblée Nationale, 19 juillet 2017, minute 1:08:00
Voir aussi [Audition de Mme Elisabeth Borne](#), Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, Sénat, 20 juillet 2017, minute 12h35' ; Pierre Weill, [Elisabeth Borne, L'invité de 8h20](#), France-Inter, 20 juillet 2017

263 Commission Duron, [Rapport Mobilité 21](#), 27 juin 2013

264 [Combien coûte... un kilomètre de ligne TGV : 15,9 millions €](#), le journal du Net, 2010

265 Cour des comptes, « [La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence](#) », 2014, p. 27, 116 ; La Matinale d'Europe 1 (08h20), « [SNCF : les TGV sont de moins en moins rentables](#) », Vidéo en ligne, 28 fév. 2017 ; Daniel Ibanez, « [Financement des projets ferroviaires, le Conseil d'État s'en mêle-t-il ou s'emmêle-t-il ?](#) », *Les Echos*, 15 janv. 2017

266 Commission des Finances, [Rapport sur le financement des infrastructures de transport](#), Sénat, 28 sept. 2016 ; cela entre en cohérence avec l'analyse du régulateur : ARAFER, [Avis du 18 nov. 2015 sur le projet de budget 2016 de SNCF Réseau](#), p. 5 ; Nathalie Da Cruz, « [Infrastructures ferroviaires : vers la fin de la folie des grandeurs ?](#) », *La gazette des communes*, 28 oct. 2016

267 Cour des comptes, [L'Agence de financement des infrastructures de transport de France \(AFITF\)](#), juin 2016 ; Marc Fressoz, « [La Cour des comptes met à nouveau en émoi les partisans du Lyon-Turin](#) », *Mobilicités*, 5 sept. 2016 ; Florence Guernalec avec AFP, « [LGV Tours-Bordeaux : des élus des Pyrénées-Atlantiques refusent de payer leur part](#) », *Mobilicités*, 17 août 2016

268 Ève Moulinier, « [Lyon-Turin : le "non" des maires de Turin et de Grenoble](#) », *Le Dauphiné*, 10 sept. 2016 ; JK, Place Grenet, « [Ligne ferroviaire Lyon – Turin : Grenoble a tiré le signal d'alarme et se désengage](#) », 21 juil. 2016 ; [La Ministre des transports Elisabeth Borne : « On fait une pause sur le Lyon Turin »](#), Reporterre, 19 juil. 2017 ; Député Gilles Savary, [Déclaration d'Utilité Politique](#), 6 juin 2016.

269 François Mauduit et Daniel Ibañez, [Rapports et études Dossier Lyon-Turin](#), 27 mai 2017 ; Laurent Radisson, [Grands projets : la Cour des comptes réaffirme ses doutes sur la pertinence du Lyon-Turin](#), Actu-environnement.com, 6 juin 2017 ;

270 [Interview de M. Pépy, PDG de la SNCF](#), 7-9, France Inter, 10 mars 2017 (minute 88)

271 Emmanuelle Andréani, « [TGV : la future ligne Tours-Bordeaux, un gouffre financier pour la SNCF](#) », *Capital*, 24 oct. 2015 ; Lionel Steinmann, « [Comment la France est en train de tuer le TGV](#) », *Les Echos*, 23 juin 2014 ; [Territoire, grande vitesse et ressources](#), Transportrail, juin 2017 ; Fabrice Durtal, « [Le TGV, un gouffre financier](#) », *Les enquêtes du contribuable*, 8 juil. 2015 ; voir aussi : Marc Fressoz, [F.G.V. Faillite à grande vitesse: trente ans de TGV](#), Cherche-Midi, 2011

272 Myriam Chauvot, « [TGV : Perpignan-Figueras, une ligne en faillite](#) », *Les Echos*, 16 sept. 2016 ;

273 Eric Vagner, [Le TGV est un succès commercial mais reste un échec financier](#), RTL, 26 juil. 2017

274 Efe, « [El AVE directo Toledo-Cuenca-Albacete tenía únicamente 9 viajeros al día](#) », *El Mundo*, 27 juin 2011 ; voir aussi : Marc Fressoz, « [TGV marocain : un cadeau empoisonné ?](#) », *Atlantico*, 29 sept. 2011

275 Jesús García, « [La red de sobornos en obras del AVE se extiende a toda España](#) », *El País*, 17 fév. 2017 ; Pierre Recarte, « [LGV : la France va-t-elle suivre l'exemple de l'Espagne dans la dérive des gaspillages publics ?](#) », *Le Journal du Pays Basque*, 2013 ;

276 Laurent Martinet, [TGV du futur: "La vitesse n'est pas forcément un besoin réel"](#), *L'Express*, 6 juin 2014

277 Mélanie Taravant, « [La très grande vitesse aux oubliettes ?](#) », *Europe1*, 7 déc. 2010 ; Gilles Bridier, « [Le TGV accélère sa perte de vitesse](#) », *slate.fr*, 2013 ; Fabrice Gliszczynski, « [SNCF : Pèpy prêt à étudier un train intermédiaire entre le Corail et le TGV](#) », *La Tribune*, 2013

(ICE) circulant autour de 200-250 km/h.

A.2/ Les LGV desservent mal les villes moyennes

L'association Villes de France a tiré la sonnette d'alarme²⁷⁸ : **le TGV ne dessert bien et ne favorise que les métropoles** et irrigue peu les villes moyennes²⁷⁹. Le problème est connu de longue date, par exemple à Saint-Étienne depuis l'arrivée de la LGV à Lyon : quelle entreprise va s'installer dans une ville moins bien reliée ? La LGV fait ainsi perdre de l'attractivité à une grande partie du territoire : « l'effet tunnel pénalise au fur et à mesure de la réalisation des infrastructures nouvelles un nombre croissant d'espaces en situation intermédiaire »²⁸⁰. Aussi, en contradiction avec les promesses de prospérité trop fréquemment mises en avant, « l'ampleur des effets [des LGV] est invisible sur les PIB régionaux »²⁸¹. L'effet des LGV pourrait même être inverse : la LGV reporte les activités sur la plus grosse métropole, qui est la seule à être reliée à toutes les autres. Le dynamisme de Toulouse est préservé aussi de par son éloignement de Paris...

De plus, pour être rapides, les TGV doivent s'arrêter et ralentir le moins possible. D'où l'installation, inadéquate et onéreuse, des **gares TGV « betteraves », hors des villes**²⁸². Pour les voyageurs, accéder à ces gares excentrées ajoute un coût et fait perdre de nombreuses minutes si onéreusement économisées par le TGV. Désormais le gouvernement souhaite étudier d'autres moyens pour desservir les villes moyennes et les territoires ruraux²⁸³.

A.3/ Des liaisons transversales « oubliées »

Le réseau LGV relie les métropoles à Paris, mais il connecte mal les territoires entre eux. Vu depuis Paris, toutes les capitales régionales semblent en passe d'être reliées. C'est depuis les Régions qu'apparaît le manque de mobilité, puisqu'elles ne sont reliées qu'en direction de Paris. Par exemple, comment se déplacer entre l'Ouest et le Sud-Ouest sachant que parcourir les 350 km du trajet direct Bordeaux-Nantes demande presque 5 heures (avec des portions à 40 km/h pour cause de mauvais état des voies) et que le détour par Tours rajoute plus de 200 km (pour un temps de trajet à peu près aussi long)²⁸⁴ ? Les LGV – si elles ne sont pas complétées par **le réseau Intercité transversal** – isolent les régions les unes des autres et accentuent la relation de dépendance envers la capitale. Elles accélèrent la désertification des territoires en situation intermédiaire²⁸⁵. Les 30 000 km de lignes classiques traversant l'Hexagone dans tous les sens ne peuvent être remplacées efficacement par 2 800 km de LGV²⁸⁶.

A rechercher : le temps de trajet en train entre 2 villes moyennes distantes de 800 km en France. Comparer, pour une série de paires de villes, le temps 2017 avec le temps en 1990, 1960, voire 1930 et 1900.

A.4/ Paris est un mauvais « hub » ferroviaire pour le sud

Les LGV centrées sur Paris sont particulièrement inopérantes pour intégrer le Sud dans l'Hexagone. Paris n'est pas central : la capitale est située à 300 km de Dunkerque, à 800 km de Hendaye et de plus de 900 km par rail de Cerbère et de Nice. Voyager depuis le Sud avec une correspondance à Paris pour l'ouest, l'est ou le centre de la France, rallonge fortement les distances et augmente de plusieurs heures le temps de trajet, ce qui fait perdre le bénéfice des LGV. D'autant que le voyageur doit assez souvent transiter par le métro parisien. Cela oblige bien souvent à payer plus de 150-200 € pour finalement passer une journée entière entre les différentes correspondances – ce que peu de voyageurs sont disposés à faire. **Paris est donc un mauvais « hub » (carrefour ferroviaire) pour la moitié sud de la France.** De fait, avec la régression des liaisons IC ces dernières décennies, **une grande partie de l'Hexagone est considérée comme à peu près inaccessible en train par les habitants des Pyrénées.**

Finalement, le territoire montagneux du Sud de la France, accidenté par les Pyrénées, le Massif Central et les Alpes, se prête peu aux LGV. Les courbes réduisent la vitesse et augmentent l'usure. Le relief oblige à une prolifération d'ouvrages d'art et à une explosion des coûts. Déjà, en 2016, la faillite d'une ligne LGV de « montagne » a été payée par le contribuable²⁸⁷. De plus, les distances avec Paris dépassent 750km

278 Villes de France, *Transport ferroviaire : Les propositions de Villes de France pour sauver les grandes lignes*, 9 mars 2016 ; Martine Kis, « [Les villes moyennes s'alarment de la disparition des grandes lignes](#) », *Le Courrier des Maires*, 11 mars 2016

279 Exemple de ville mal desservie : M. Tourmadre, « [Deux TGV bientôt supprimés entre Montélimar et Paris](#) », *France Bleu*, 12 oct. 2016

280 Pierre Zembri, « [La contribution de la grande vitesse ferroviaire à l'interrégionalité en France](#) », *AGF*, Vol. 85, N° 4, 2008, pp. 443-460

281 Yves Crozet, « [La LGV Tours-Bordeaux échappera-t-elle à la malédiction des PPP ferroviaires?](#) », *Transports*, 2015, pp. 22-33

282 Projet de gare en cours : FNAUT, « [Allan-Montélimar-TGV : un caprice de notables, contraire aux intérêts des voyageurs](#) », 30 janv. 2017

283 Michel Delebarre, [Accessibilité du Limousin et des territoires limitrophes](#), Mission auprès du gouvernement, 27 juil. 2017

284 Bordeaux-Rennes : 500 km par la ligne directe et 950 km en passant par Paris : soit 450 km de plus !

285 [Une manif dimanche à... 0 h 30 - Dernier train de nuit à Gourdon](#), *La Dépêche*, 31 août 2017

286 SNCF-Réseau, « [Le réseau](#) » (page internet)

287 Myriam Chauvot, « [TGV : Perpignan- Figueras, une ligne en faillite](#) », *Les Echos*, 16 sept. 2016 ;

et les temps de parcours sont supérieurs à 3h, cas peu favorable aux LGV.

A.5/ Des liaisons internationales et nationales supérieures à 750 km... hors de portée par TGV

Un Paris-Madrid (1300 km) en TGV dure une dizaine d'heures en journée, pour un prix autour de 300 €, avec une correspondance à Barcelone. En réalité, les liaisons de plus de 750 km ne sont guère favorables aux LGV²⁸⁸. Pour la Cour des comptes, « il ne reste en fait pratiquement aucune ville européenne qui soit à la fois d'importance suffisante en termes de population et suffisamment proche pour justifier d'une liaison TGV par rapport à la France ».

A.6/ Les voyageurs recherchent des billets moins chers plutôt que des « minutes gagnées »

Une majorité des voyageurs préfère désormais un billet moins cher qu'un trajet rapide. En Espagne, une proportion importante des voyageurs prend le bus, bien plus lent, mais souvent trois fois moins cher que l'AVE. Celui-ci transporte plutôt les voyageurs ayant un plus fort pouvoir d'achat²⁸⁹. Désormais le phénomène se produit également en France²⁹⁰.

Aussi améliorer les points lents permettrait de gagner du temps à moindre coût : combien coûterait le doublement de la voie unique (Strasbourg-)Besançon-Lyon ? Pourrait-il s'établir une liste de liaisons lentes à accélérer ?

A.7/ Jeu d'acteurs : une superposition de comportements pro-LGV inappropriés

L'ex-Député Gilles Savary souligne les déviations des multiples acteurs autour du ferroviaire²⁹¹ :

x **Le tout-TGV « reçoit le soutien d'élus locaux** aussi bien de droite que de gauche. Cela va même jusqu'au sommet de l'État, avec François Hollande qui veut à tout prix un TGV entre Limoges et Poitiers malgré les enquêtes publiques défavorables. » Son ex-Secrétaire d'Etat aux transports, Alain Vidalies, souhaitait aussi la LGV pour « sa » ville, Mont-de-Marsan, au prix d'un tracé plutôt tortueux... qui ne faisait guère gagner de temps par rapport à la modernisation de la ligne classique, plus directe.

x « Notre politique ferroviaire est sous **pression d'intérêts industriels. Ceux du BTP et ceux d'Alstom.** » La pression d'Alstom²⁹² s'illustre par l'épisode de « l'achat de 15 rames TGV à 30 millions d'euros pièce pour circuler sur un réseau limité à 200 km/h sur ses meilleures sections, alors qu'un train "grande ligne" comme le RailJet de Siemens (3 classes dont une classe affaire, Wi-Fi et 250 km/h) conquiert l'Europe centrale pour 11 à 12 millions d'euros la rame. [...] Alstom ne vend son TGV qu'en France, même si on nous dit que le monde entier nous l'envie. Quand je vois une Lamborghini, moi aussi, je l'admire, mais je ne l'achète pas pour autant. [...] C'est comme si on disait à Air France qu'il ne faut acheter que des Concordes ». Pour sa part, la pression du BTP s'accroît avec le manque d'activité : « le secteur traverse depuis 8 ans l'une des plus dures crises de son histoire. »²⁹³. Les lobbies n'ont malheureusement pas de vision d'ensemble : ils sont intéressés par construire (cher) sans considérer le nombre de trains qui circuleront. Il n'y a que 5 trains par jour sur la coûteuse ligne Perpignan-Barcelone.

x Les décideurs économiques et politiques promeuvent la Grande Vitesse vers Paris. À titre d'exemple la demande est récurrente pour une liaison LGV Paris-Clermont-Ferrand, présentée comme indispensable pour l'entreprise Michelin²⁹⁴. Les besoins divergent avec ceux de la population qui a besoin de se déplacer dans toutes les directions. Clermont-Ferrand a une position centrale en France. Il est donc dommage que la régression des IC transforme la ville en cul-de-sac. D'importants investissements sont au contraire nécessaires pour régénérer et accélérer les liaisons IC depuis Clermont-Ferrand vers Nantes, Bordeaux, Toulouse, Perpignan, Marseille, Saint Étienne, Dijon, etc. Pour la liaison vers Paris, construire une LGV et par conséquent entretenir deux lignes ferrées parallèles coûterait cher. Moderniser la voie existante correspondrait à un usage et à un prix du billet plus populaires.

Annexe B/ L'aviation hors du cadre climatique ?

L'aviation se situe hors du cadre de la COP21. L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale

288 Lionel Steinmann, [Le besoin de réduire les pertes menace les lignes Paris-Barcelone et Paris -Genève](#), Les Echos, 25 juil. 2017

289 INE, « [Estadística de Transporte de Viajeros](#) », 13 juin 2016

290 J.M., « [Les cars Macron font à la fois concurrence au TGV et à Blablacar](#) », BFM, 6 janv. 2017 ; ARAFER, [Les pratiques de mobilité des voyageurs sur les lignes régulières d'autocar](#) (enquêtes de terrain réalisées entre octobre et décembre 2016)

291 Gilles Savary, Bertrand Panher, [Rapport Assemblée Nationale sur la Réforme Ferroviaire](#), 4 octobre 2016 ; [Vidéo à l'Assemblée Nationale](#) ; Interview de Gilles Savary par Benoît Lasserre, « [Plaidoyer pour une SNCF libre](#) », *Sud Ouest*, 31 oct. 2016 ; vidéo [Gilles Savary en cheminot](#), « J'aimerais vous y voir », *LCP*, 9 déc. 2015 ; Simon Barthélémy, « [Le TGV est un astre mort](#) », selon [Gilles Savary](#), *Rue89-Bordeaux*, 22 oct. 2014

292 Jean-Christophe Féraud, [Alstom Belfort/ Usine à chantage](#), *Libération*, 30 déc. 2016

293 Fédération Nationale des Travaux Public, [Réinvestissons la France, Rapport d'activité 2016](#) ; Mathias Thépot, « [Le vieillissement de nos infrastructures est très préoccupant](#) » Bruno Cavagné, *FNTF* », *La Tribune*, 22 fév. 2017

294 Franck Lemarc, « [Le TGV, facteur de compétitivité pour les entreprises](#) », *MaireInfo*, 7 fév. 2017

(OACI) négocie séparément, en 2017-2019, en interne et à huis-clos, un mécanisme spécifique, appelé CORSIA²⁹⁵. Celui-ci sera mis en place de manière très progressive à partir de 2020.

Ce mécanisme présente d'ores et déjà plusieurs faiblesses²⁹⁶ : il n'a pas pour objectif une réduction des émissions de l'aviation. Il vise d'abord à payer d'autres acteurs pour qu'ils réduisent leurs émissions. Le risque de dérapage est important, et le côté injuste de CORSIA sera probablement rapidement dénoncé : seule une minorité de l'humanité montera dans un avion mais des populations parmi les plus pauvres se voient déjà contraintes de changer de mode de vie pour « compenser » l'accroissement des émissions des plus riches.²⁹⁷

Parallèlement, l'aviation reste l'un des rares secteurs à projeter une croissance infinie, jusqu'à +700% d'ici 2050²⁹⁸ (4,3%/an). 52 nouveaux aéroports sont en projet en Europe et 222 en Asie, ce qui suscite des oppositions²⁹⁹ que l'on connaît aussi en France³⁰⁰.

Un autre outil mis en avant est la fabrication – polémique – d'agrocarburants³⁰¹. L'Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO), a déjà épinglé les agrocarburants comme entrant en compétition avec l'alimentation et les terres agricoles, entraînant des scandales de la faim. Ils sont l'une des causes des révoltes mondialisées de 2008-2011.³⁰² Or face à l'énorme demande de kérosène, la production d'agrocarburants « *exempte de compétition avec la terre et l'alimentation* » reste hypothétique et difficile à certifier³⁰³. Ces agrocarburants sont également onéreux³⁰⁴ (ils nécessitent donc des subventions).

En parallèle, le secteur joue avec le mythe du progrès technique – supposé capable résoudre tous les problèmes – pour donner l'espoir dans des hypothétiques futures solutions technologiques. A défaut de fondement rationnel, cette approche permet de gagner du temps et d'éviter les réglementations³⁰⁵. Ces rideaux de fumée, par définition temporaires, sont déjà parvenus à éliminer les projets de taxation démarrés en Suède et Norvège.

« *Le courage politique est nécessaire pour réduire le trafic aérien* », a minima fixer un plafond d'émissions, réduire les subventions à l'aviation et taxer le kérosène. Les exemples positifs sont déjà là : **le Canada taxe l'aviation domestique**, qui représente 85% du total national, à environ 7 €/Tonne de Carbone en 2018 jusqu'à 33 €/T en 2022. Au Royaume-uni 70% des vols sont réalisés par 20% de la population, or les voyageurs fréquents sont des personnes de haut niveau d'éducation et de revenu : il est possible de **sensibiliser**³⁰⁶. Investir de l'argent public pour la solution la plus énergivore – l'aviation –, et refuser de subventionner une alternative peu énergivore – l'ICN –, participe à cristalliser les tensions internationales qui apparaissent lors de fortes fluctuations des prix de l'énergie, comme celles de la période 2008-2011. La faim restera difficile à justifier si elle est causée par l'aviation « vacances ».

Par ailleurs l'aviation est désormais une technologie mûre. Airbus ne conçoit plus de nouveaux modèles d'avions. Il n'y a plus de grands projets de recherche. Même si les carnets de commandes sont pleins, Airbus n'embauche plus. En ce sens l'aviation c'est déjà le passé. En terme d'opportunité industrielle, **l'avenir c'est désormais l'ICN**.

A noter également, un jugement historique a été rendu par un tribunal autrichien, pour interdire la construction d'une 3ème piste à l'aéroport de Vienne : « *l'impact en termes d'émissions de CO2 excède les aspects positifs* ». Selon des expertises demandées par les juges, la construction et l'exploitation de la piste auraient abouti à une hausse d'environ 2% des émissions nationales de gaz à effet de serre liés aux transports, alors que l'Autriche s'est engagée à diminuer de 2,25% d'ici 2020 l'impact de ce secteur.³⁰⁷ Bien évidemment ce premier jugement sera très probablement cassé en appel, mais il marque d'une pierre la prise de conscience que la croissance de l'aviation ne pourra pas être toujours infinie.

295 CORSIA : Carbon Offsetting Scheme for International Aviation, ou Schéma de compensation carbone pour l'aviation internationale

296 [Decarbonisation of aviation: why EU and ICAO action is needed](#), Transport&Environment, 20 fév. 2017

297 [Les ONG environnementales et les scientifiques défient l'Agence suédoise de l'Énergie – « Arrêtez de soutenir de fausses solutions aux changements climatiques en Ouganda »](#), Carbon Market Watch, 23 Sep 2016

298 [How UN aviation deal is cheating the climate](#), FERN, 27 sept. 2016

299 George Monbiot, [Climate change means no airport expansion – at Heathrow or anywhere](#), The Guardian, 18 oct. 2016

300 Lorène Lavocat, [Devant Airbus, des militants dénoncent l'expansion du trafic aérien](#), Reporterre, 28 août 2017

301 [Biofuels won't decarbonise aviation – ICCT](#), Transport&Environment, 6 avril 2017

302 Dans [Biofuels and food security](#), FAO, juin 2013 on peut lire : « In less than one decade, world biofuel production has increased five times, from less than 20 billion litres/year in 2001 to over 100 billion litres/year in 2011. The steepest rise in biofuel production occurred in 2007/2008, concomitantly with a sharp rise in food commodity prices (HLPE, 2011a), quickly accompanied by food riots in the cities of many developing countries. In comparison with average food prices between 2002 and 2004, globally traded prices of cereals, oils and fats have been on average from 2 to 2.5 times higher in 2008 and 2011–12, and sugar prices have had annual averages of from 80% to 340% above their 2000–04 prices. These price increases were accompanied by price volatility and price spikes to an extent unprecedented since the 1970s. »

303 [Pavel Tomanon, Problems with certifying biofuels, say EU Auditors](#), EurologPort, 22 juil. 2016

304 Les entreprises Amyris et Neste Oil (à partir d'huiles potentiellement alimentaires) produisent à 3000-8000\$/baril.

305 Peeters et al., [Are technology myths stalling aviation climate policy?](#), Transportation Research D: Transport and Environment, Vol.44, mai 2016

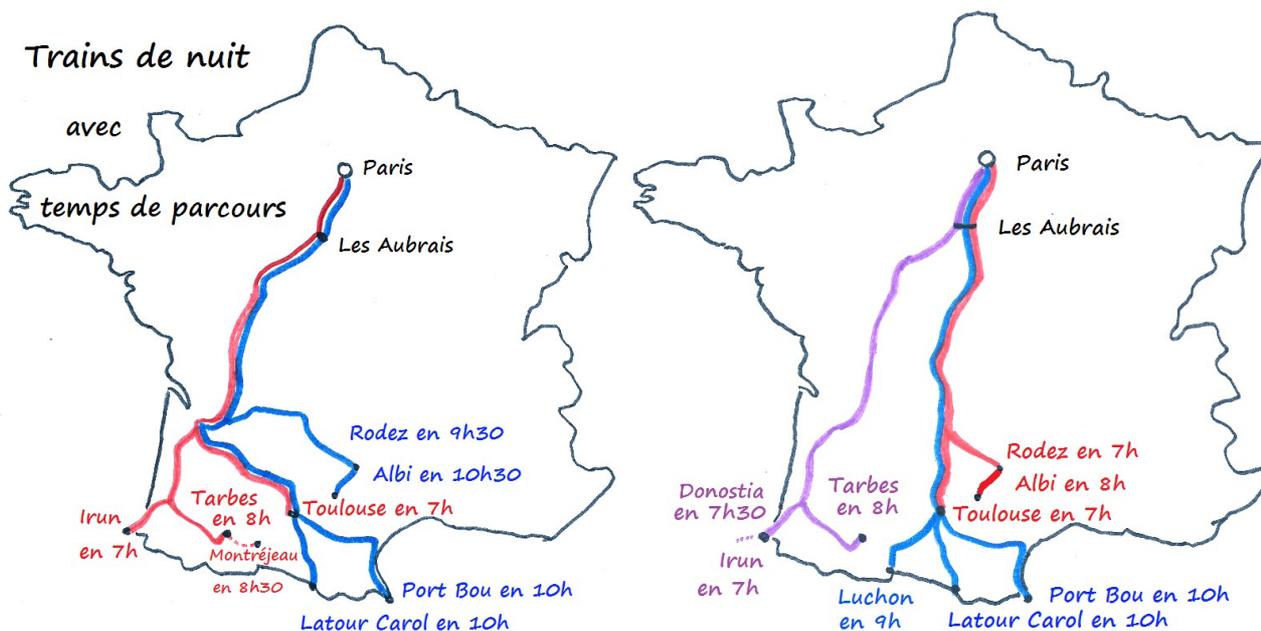
306 Marion Mathus & Mathilde Frézouls, [Des vacances au kilomètre](#), Qu'est-ce qu'on fait ? ADEME

307 F.M. avec AFP, [L'agrandissement de l'aéroport de Vienne interdit à cause... du réchauffement climatique](#), *Le Monde*;fr, 10 févr. 2017

Annexe C/ Optimiser les ICN existants

C.1/ Quels ICN entre Paris et le Sud-Ouest ?

Pour le Sud-Ouest, grouper en un seul ICN les 6 destinations Rodez, Latour de Carol, Toulouse, Port Bou, Tarbes et Irun ensemble induit une trop forte réduction du nombre de voitures par destination. La solution est également fragile, car si un train a du retard, cela oblige tous les autres branches à attendre. Les distances à parcourir étant très différentes, les horaires ne peuvent être optimisés. 4 ICN desservait l'Occitanie en 2016 (6 en 2013). L'unique ICN affichait complet pratiquement tous les jours pendant l'été 2017. Un seul ICN ne peut offrir un bon niveau de service.



Jusqu'en 2021 la ligne POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) sera en travaux, sauf les week-end et vacances d'été. Une première amélioration consisterait à faire circuler 2 trains tribranchés :

- ✓ 1er ICN : le Paris-Latour Carol gagnera à être attelé au Paris-Port Bou, car le temps de parcours est le même : les deux destinations sont à 3h de Toulouse. Paris-Rodez-(Albi) a aussi temps de trajet similaire. Cela permettrait de rajouter à nouveau leur 4ème voiture au Paris-Rodez et au Paris-Latour Carol, en plus des 7-8 voitures pour Paris-Port Bou.
- ✓ 2ème ICN : Toulouse est la destination ICN la plus fréquentée du Sud-Ouest. Les horaires ont besoin d'y être optimisés. Par conséquent, Toulouse ne peut être desservi par l'ICN Paris-LatourCarol/Port Bou/Rodez, car cela induirait des horaires discordants³⁰⁸. Paris-Toulouse gagnera donc à être attelé au Paris-Tarbes-Irun jusqu'à Bordeaux, puisque la distance à parcourir (850km) et le temps de trajet (7-8h) sont semblables. La réutilisation de jour des rames sous la forme d'un train Intercité 100% Eco permettrait d'optimiser l'usage du matériel roulant.
- ✓ Les weekends et vacances, lorsque la ligne POLT est circulaire, la fréquentation est supérieure, retrouver les 3 ICN bibranches existants en 2016 serait pertinent : Port Bou/LatourCarol, Toulouse/Rodez, et Tarbes/Irun. A cela s'ajoutent deux bonnes perspectives pour 2021 : il sera à nouveau possible de desservir Luchon et la branche Irun pourrait être prolongée jusqu'à Saint Sébastien (Donostia), grâce au 3ème rail à écartement européen en construction³⁰⁹.

C.2/ Autres éléments pour optimiser les ICN existants

- ✓ Arrimer les ICN desservant les zones de montagne, avec ceux desservant des villes

308 Notons toutefois que dans le sens Sud-Nord, le Cerbère/Latour Carol-Paris peut prendre des passagers à Toulouse. Partant vers 1 h du matin, cela laisse libre la soirée à Toulouse

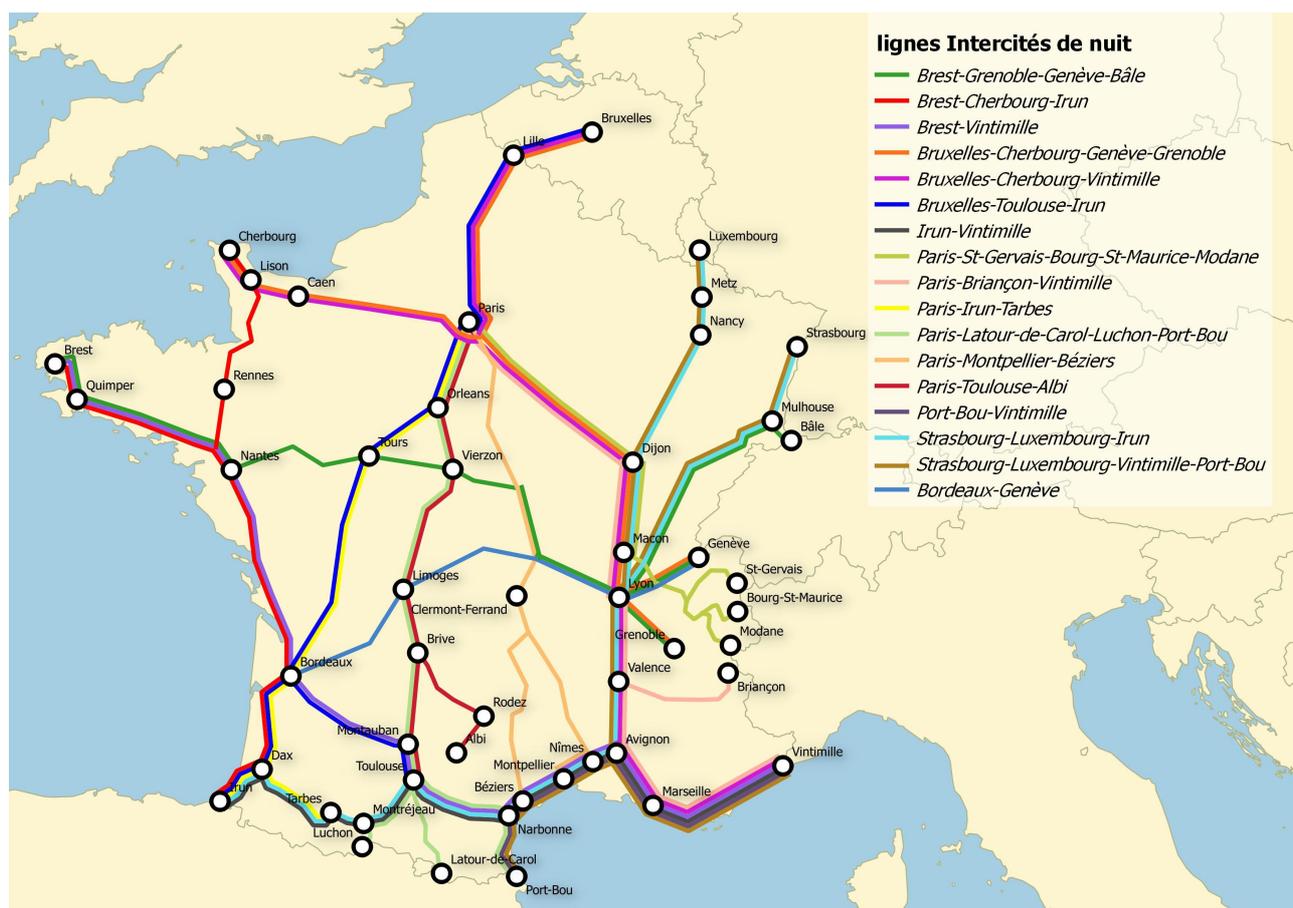
309 [Adif adjudica las obras para la implantación del ancho mixto de vía entre Hernani e Irun por más de 45 millones](#), Le Diario Norte, 24 juin 2016

importantes permettrait de s'approcher de l'autofinancement. Par exemple, l'ICN Paris-Nice gagnera à être maintenu et couplé, comme aujourd'hui, au Paris-Briançon. En 2014, lors de travaux empêchant la circulation du Paris-Nice, la SNCF avait suspendu aussi le Paris-Briançon en argumentant que si celui-ci roulait seul, le déficit serait trop élevé... Peut-on aujourd'hui garder le Paris-Briançon seul ?

✓ En bout de ligne, les territoires ruraux sont généralement mal desservis par TER. L'ICN c'est aussi, en territoire rural peu desservi, le dernier train du soir et le premier du matin. La demande est donc récurrente pour rajouter une voiture ou transformer des couchettes en places assises afin de permettre le « cabotage » : accepter des voyageurs sur les trajets courte-distance. Par exemple, 10-15 minutes de pause à Toulouse ou à Brive peuvent être suffisantes pour le nettoyage et pour replier des couchettes vides en places assises. Les voitures restées en couchettes, devront par contre être inaccessibles pour éviter de réveiller les voyageurs (avec une annonce du type « seules les voitures 4 et 5 prennent des voyageurs »). Les sections Gap-Briançon, (Toulouse)-Perpignan-Port Bou, Brive-Rodez souhaitent en bénéficier, ce qui contribuerait de surcroît à cofinancer l'ICN.

Annexe D/ Quels ICN en 2030 ?

Afin d'imaginer l'avenir des ICN, voici une visualisation de ce que pourrait être le réseau ICN en 2030, dans le sens radial (carte ci-contre), et en incluant les transversales (ci-dessous). A terme, les ICN pour Strasbourg gagneront à être destination Francfort (nœud ferroviaire majeur) ou, à défaut, Karlsruhe. Les liaisons européennes depuis la France sont aussi à dessiner³¹⁰.



³¹⁰ Seront à inclure : Paris-Hambourg-Copenhague (ex-Nord-Express), Paris-Berlin-Varsovie-Moscou (existant), Nice-Vienne-Moscou (existant), Paris-Rome, Paris-Venise (existant), Paris-Madrid, Paris-Barcelone (existants jusqu'en 2013), Hendaye-Lisbonne (existant), Paris-Munich-Vienne (ex-Orient-Express), etc. Entre le nord et le sud de l'Europe, Paris est un obstacle : pour traverser la France, devoir emprunter le métro parisien est chronophage, source de perte de correspondance et c'est fortement anti-incitatif. De plus les péages ferroviaires pour entrer à Paris sont prohibitifs. Il sera important de dessiner des trajets transeuropéens qui « évitent cette torture à Paris » : Hambourg-Lyon-Narbonne, Barcelone-Francfort, etc.