

L'événement

LE CONTRE-PROJET DE LA CGT CHEMINOTS

En avril, le syndicat majoritaire à la SNCF déposera sur la table de Jean-Baptiste Djebbari le projet complet d'une nouvelle convention TET. La CGT entend convaincre, preuve à l'appui, qu'une part modale à 25 % pour le rail est atteignable à horizon 2050.

5,7 millions

C'est, selon le rapport remis à Jean-Baptiste Djebbari, le nombre de passagers attendus par an sur le réseau des trains de nuit (3,5 millions pour les lignes nationales et 2,2 millions pour les internationales).

TRANSPORT

# Les trains-couchettes reprennent le départ

Le gouvernement annonce la remise en service d'une dizaine de lignes nocturnes – nationales et internationales – à horizon 2030. Une ambition qui rompt avec les politiques passées, mais qui exige désormais d'être suivie d'effet.

**L**e train de nuit est à nouveau sur les rails. Lutte contre le réchauffement climatique oblige. Mais pas que. Puisqu'il est question de relancer l'économie et l'industrie, le gouvernement envisage une enveloppe de 4,7 milliards d'euros consacrée à ce mode de transport propre, avec, au programme, le renouvellement des lignes de nuit. L'annonce tranche avec les politiques d'attribution de l'offre ferroviaire, menées tambour battant depuis des décennies et poursuivies par l'actuelle majorité. Reste à concrétiser les beaux projets. C'est là où ça se complique...

1 LE REVIREMENT DU GOUVERNEMENT...

La relance des trains de nuits concernerait « une dizaine de lignes d'ici 2030 » a affirmé le ministre des Transports, dévoilant une partie des conclusions d'un rapport commandé par l'État au sujet de l'avenir des trains d'équilibre du territoire (TET), dont les trains de nuit font partie. Gérés par l'État, ces trains grandes lignes, longues distances mais pas grande vitesse, sont le parent pauvre des politiques publiques depuis des décennies, abandonnés pour les TGV. « Le gouvernement est en train, doucement, de changer d'état d'esprit », se réjouit Laurent Brun. Mais le secrétaire général de la CGT cheminote alerte : « Il y a ce qui relève de la communication verdissante et ce qui relève d'un réel engagement. Pour l'instant, je ne vois dans ces annonces aucune stratégie commerciale et industrielle. »

Reste que le rapport fait effectivement état de la remise en service de lignes de nuit, en plus des deux qui ont échappé à la fermeture (Paris-Briançon et Paris-La-tour-de-Carol) : Dijon-Marseille, Bordeaux-Marseille, Paris-Toulouse et Tours-Lyon pour ce qui est du national ; Paris-Madrid, Paris-Rome, Paris-Malmö et Paris-Vienne pour l'international. Si l'ambition est louable, la CGT s'interroge non seulement sur la pertinence de certaines lignes – comme le Dijon-Marseille –, mais surtout sur l'articulation de l'offre de nuit

avec celle des TET de jour. « Car si, comme le dit le ministre, les trains de nuit sont complémentaires de l'offre TGV, les trains de jour devraient l'être aussi. Sur ce sujet, l'État agit à contresens, choisissant le désengagement de ces lignes dont il tente de confier la gestion aux régions, voire à des opérateurs privés », dénonce Laurent Brun.

2 ... APRÈS VINGT ANS DE CASSE DES TRAINS DE NUIT

« Il est loin le temps où la Vie du rail titrait : "la SNCF, le plus grand hôtel de France", ironise Didier Le Reste. Elle assurait alors chaque soir 20 000 nuitées, 8 millions par an », détaille le président de la Convergence national rail. Alors qu'en « 1981, les lignes de train de nuit irriguaient tout le territoire », rappelle Laurent Brun, elles ont lentement été fermées, jugées non rentables par un opérateur ferroviaire « englué dans sa logique de réduction des coûts ». En 2004, le lancement de la marque Corail Lunéa signe le début d'une longue attrition. « À partir de 2007, chaque année, plusieurs trains de nuit disparaissent », note le syndicaliste, sacrifiés au nom d'une idéologie mortifère : « Entre la route et le TGV, il n'y a rien qui vaille. »

En 2012, changement de nom mais pas de cap. Exit les Corail Lunéa, bonjour les Intercités de nuit, mais, derrière, « il n'y a toujours aucune ambition de relance, au mépris de l'aménagement du territoire et des exigences climatiques », regrette Laurent Brun. En 2015, le rapport Duron signe l'arrêt de mort des trains de nuit. Trop chers. Un rapport qui proposera le maintien de deux lignes seulement, « sans alternatives routières ». Dans la foulée, des comités d'usagers sont créés pour défendre ces lignes et leur mobilisation, appuyée par certaines organisations syndicales, permet de faire reculer, pour certaines lignes, l'échéance de l'arrêt définitif. En somme, conclut Didier Le Reste, qui rappelle qu'entre 2007 et 2017 une cinquantaine de lignes ont disparu de la carte, « les trains de nuit ont été sacrifiés, sans jamais poser la question de leur apport en termes d'efficacité sociale, économique et environnementale ».

3 DE LA POUSSÉE VERTE À LA VISÉE ÉLECTORALE

« Ils sont un outil concret dont la France peut se saisir pour respecter les engagements qu'elle a contractés dans le cadre de l'accord de Paris. » Quand, en novembre 2019, la sénatrice Éliane Assassi introduit, devant l'Hémicycle, le débat sur la relance des trains de nuit demandé par le groupe CRCE, l'étude Djebbari n'a pas encore été commandée. L'enjeu environnemental, en revanche, est clairement sur la table. Les grandes marches pour le climat ont ponctué la saison précédente, et la procédure de l'Affaire du siècle, cette plainte qui a depuis abouti à la condamnation de l'État pour inaction climatique, bat son plein. Les sénateurs communistes et écologistes profitent de cette poussée pour relayer la revendication de relancer les liaisons nocturnes. Il y va de la possibilité de désenclaver toute une série de territoires. Il y va aussi de la lutte contre le réchauffement, quand, selon Greenpeace, le train émet en moyenne 60 fois moins de gaz à effet de serre par passager que l'avion sur les liaisons intérieures.

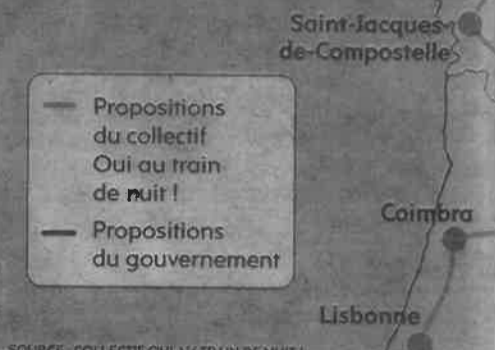
Le train de nuit, qui offre un gain de temps considérable, singulièrement sur les lignes transversales, a déjà fait ses preuves de ce point de vue. ÖBB, la compagnie ferroviaire autrichienne, qui n'a jamais cessé de miser dessus, estime qu'en 2017, elle a ainsi transporté 1,4 million de voyageurs, soit l'équivalent de 12 000 vols en Europe et de 5 % du trafic de l'aéroport de Vienne. Comme d'autres, la France a senti le vent tourner. Partie de Suède, la vague du flygskam (honte de prendre l'avion) éclabousse les débats. En juillet, devant la Convention citoyenne pour le climat, Emmanuel Macron promet d'engager la relance du train de nuit. Alors que 2022 et la présidentielle approchent, elle est une cocarde verte qu'il a décidé d'épingler à son veston.

4 PORTES OUVERTES À UN APPEL D'OFFRES AU PRIVÉ

Si les lignes existantes continueront bien d'être gérées par la SNCF, rien n'est dit, en revanche, concernant celles qui suivront.

DES AMBITIONS GOUVERNEMENTALES EN DEÇÀ DES BESOINS

Quinze lignes nationales, 15 lignes internationales : c'est, selon le collectif Oui au train de nuit !, ce qu'il faudrait réaliser d'ici à 2030 pour permettre le désenclavement de toutes les régions. C'est à cette condition, aussi, que l'offre pourra se poser en alternative à l'avion et à la route, modes de transport les plus émetteurs de gaz à effet de serre. Ces 30 liaisons nocturnes permettraient à 10 millions d'usagers de se reporter sur le train chaque année, estime le collectif. Cela générerait une économie de 1,9 million de tonnes équivalent CO<sub>2</sub> par an. Pour l'heure, on en est loin. Le gouvernement n'envisagerait que 10 liaisons en train de nuit à l'horizon 2030, lesquelles déboucheraient sur une économie de 0,3 million de tonnes équivalent CO<sub>2</sub> par an, selon ce qui transparaît de l'étude Djebbari.



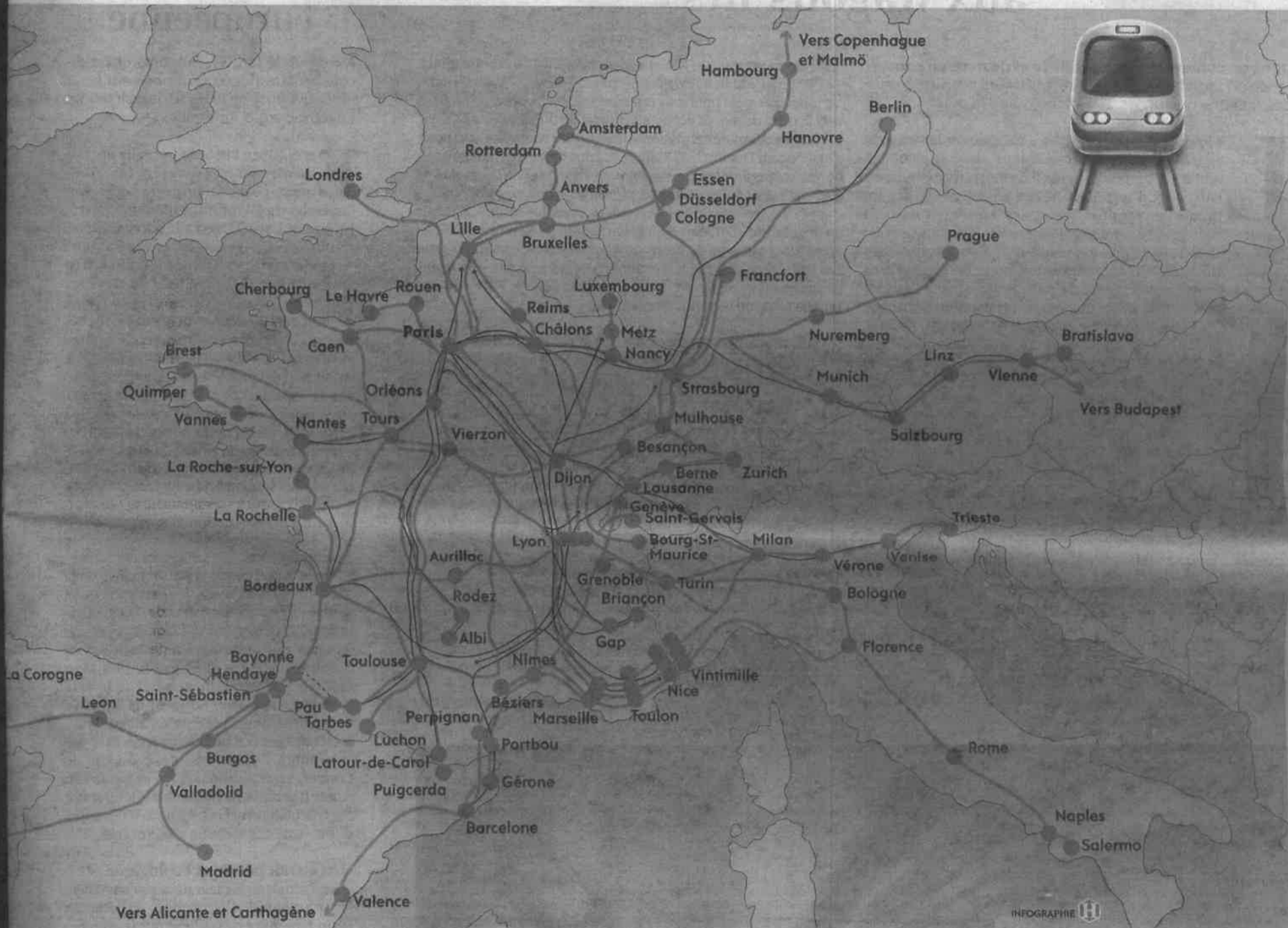
SOURCE : COLLECTIF OUI AU TRAIN DE NUIT !

« À terme, leur redéveloppement peut donner lieu à un appel d'offres à destination des compagnies privées », relève Nicolas Forien, porte-parole du collectif Oui au train de nuit ! Cela ne fait pas à proprement parler partie de ses préoccupations – « L'utilisateur se fiche de savoir avec quelle compagnie il roule », note-t-il. Les exigences liées à la qualité de l'offre, en revanche, oui. « Ce qui nous importe, c'est que les correspondances puissent se faire facilement, que les réservations soient opérationnelles et les tarifs accessibles... »

Le désengagement de l'État, depuis des décennies, a mité, de ce point de vue, l'offre du service public. « Le Paris-Briançon fait figure de dinosaure ringardisé », déplorait, en novembre 2019, Patricia Morhet-Richaud, ancienne sénatrice LR des Hautes-Alpes. Le matériel roulant est inadapte, les fréquences sont aléatoires,

**ÉCLAIR DE LUCIDITÉ**

« En France, le développement des TGV a mangé les trains de nuit et l'offre s'est dégradée. Il faut changer tout ça. »  
Jean-Baptiste Djebbari Ministre des Transports

**L'événement**

les réservations de plus en plus compliquées... » Nicolas Forien le confirme : « La ligne va être interrompue neuf mois sans aucune alternative pour les voyageurs. Et les sièges inclinables ont été remplacés par des fixes. » De fait, le pourrissement des lignes existantes continue de prévaloir, en dépit des discours. Il est voulu, dénoncent syndicats de cheminots et élus de gauche, en ce qu'il sert d'argument pour céder au privé ce qui est devenu le « marché du transport ». Et l'étude Djebbari reste d'ailleurs bien floue s'agissant du modèle économique qui sera retenu. Qui fera rouler les trains, à quelle fréquence et à quel tarif ? Mystère. « La politique des transports doit être gérée sous maîtrise publique et pilotée nationalement par un opérateur unique : la SNCF », insiste Didier Le Reste. À l'État de lui redonner les moyens de le faire bien.

### 5 DU MATÉRIEL NEUF SUR UN RÉSEAU DE QUALITÉ

À supposer que les plans du gouvernement soient respectés à la lettre, le plan de rénovation des voitures Corail - amiantées -, que l'État compte confier aux ateliers de maintenance SNCF de Périgueux, n'y suffira pas. Selon les estimations, 600 voitures et 60 locomotives devront sortir des chaînes de production pour répondre aux ambitions affichées. Coût total : 1,5 milliard d'euros, maintenance comprise. « Un tel projet nécessite du temps. Pour tenir l'échéance de 2030, cela implique que les commandes soient lancées avant la fin de 2021, note Nicolas Forien. En effet, il faut agir vite. Selon Gilles Dansart, rédacteur en chef de la lettre spécialisée Mabilettre : « Il faudra de l'ordre de cinq à sept ans, une fois la

décision politique prise, pour que le réseau des trains de nuit devienne opérationnel. »

Derrière les annonces, insiste donc Laurent Brun, « il faut se poser la question de la politique industrielle ». « Va-t-on voir en Europe la création d'un Airbus du ferroviaire, capable de mettre des forces en commun pour concevoir les trains de demain ? Dans quelles conditions et où ce matériel va-t-il être produit ? » interroge le syndicaliste, qui craint « un nouveau coup de com ». À la question du matériel s'ajoute celle de l'infrastructure. Depuis des années, l'érosion de l'offre s'est faite, aussi, par l'attribution de sillons précaires pour ces lignes. Mauvaises plages horaires, mauvais état des voies... « Pour être attractifs, ces trains devront bénéficier de sillons nocturnes de qualité », insiste Didier Le Reste. •

MARIE-NOËLLE BERTRAND  
ET MARION D'ALLARD

### L'INCONNUE DU FINANCEMENT

Avec un coût estimé de 1,5 milliard d'euros rien que pour le renouvellement du matériel roulant, sans compter la réhabilitation de portions de voies, la question des financements, épineuse, est soigneusement éludée. Interrogé par le Parisien, Jean-Baptiste Djebbari affirme que les deux lignes prévues pour 2021 seront financées « grâce aux 100 millions d'euros dédiés du plan de relance ». « Au-delà », le ministre des Transports botte en touche, évoquant la possibilité « de financements dans le cadre du green deal européen » (1000 milliards d'euros mobilisés par l'Union européenne sur dix ans), renvoyant le reste à un « débat budgétaire » et un hypothétique « calendrier pluriannuel ».

L'événement

## L'Europe retrouve de l'intérêt aux wagons-lits

Dans un contexte de compétitivité et de mise en concurrence du marché du ferroviaire, plusieurs pays relancent des liaisons nocturnes. L'Autriche ouvre la voie.

La France n'est pas la seule à raccrocher les wagons du train de nuit. L'Europe entière paraît se piquer de rouler, y compris pour ses liaisons transfrontalières. La Suède, d'où a décollé la vague écolo flygskam (honte de prendre l'avion), il y a quelques mois, se prépare à mettre sur les rails un Stockholm-Hambourg et un Balbö-Bruxelles. La Suisse en prévoit trois - vers Rome, Barcelone et Amsterdam. L'Autriche devrait lancer un Vienne-Paris d'ici à la fin de l'année. Cette dernière, même, est à l'avant-poste du mouvement. Il faut dire que, contrairement à d'autres, elle n'a jamais complètement renoncé au train de nuit. En 2016, à l'heure où la SNCF de Guillaume Pepy le déclarait obsolète et ringard, les Österreichische Bundesbahnen (ÖBB), Chemins de fer autrichiens, décidaient d'étendre leurs liaisons nocturnes en rachetant la division que leur homologue allemand, la Deutsche Bahn (DB), décidait pour sa part d'abandonner. En quelques années, les ÖBB sont devenus leader du segment en Europe. « Sous le label NightJet, ils produisent des trains de nuit sur une dizaine de relations », relève Gilles Dansart, rédacteur en chef de la lettre spécialisée Mabilettre. « Les parcours opérés se situent entre 600 et 1 200 kilomètres. »

C'est elle aussi, l'Autriche, qui a pris les manettes d'un consortium ferroviaire récemment créé pour relancer le Trans-Europe-Express, réseau mythique de trains dont le dernier a marqué un arrêt définitif à la fin des années 1980. Le 8 décembre, la Suisse, l'Allemagne, la France et ce pays ont signé très officiellement - quoique fort discrètement - une lettre d'intention en ce sens. Baptisée NightJet, tout comme l'autrichienne, l'offre devrait voir le jour à compter de décembre 2021.

**L'Autriche aux manettes pour relancer le Trans-Europe-Express, réseau mythique.**

Elle devra permettre, à terme, de relier 26 villes européennes, de l'Italie à l'Autriche en passant par la France. « Nous sommes certains que nous pourrions reporter une partie du trafic aérien vers le train de nuit et économiser ainsi 50 000 tonnes de CO<sup>2</sup> », soit l'équivalent des émissions de « 30 000 voitures », avançait alors Vincent Ducrot, le PDG des Chemins de fer fédéraux suisses. Certains, aussi, que l'opération peut rapporter. « Les trains de nuit répondent à une demande, celle de la jeunesse, et la jeunesse c'est l'Europe. Celle-ci a moins envie de prendre l'avion », confiait en décembre 2020 Jean-Pierre Farandou, patron de la SNCF, à TourMaG, magazine du tourisme. En mars 2019, son homologue des ÖBB, Bernhard Rieder, expliquait quant à lui que « les trains de nuit sont et resteront une niche, mais cela ne veut pas dire qu'une niche ne peut pas être rentable ».

**Qui, du public ou du privé, en sera récipiendaire ?**

Côté français, par exemple, les dessertes internationales prévues par le plan Djebbari, et selon les informations qui en furent, présenteraient un résultat d'exploitation bénéficiaire de 32 millions d'euros. Reste à savoir qui, du public ou du privé, en sera récipiendaire. Négocié loin des usagers et des syndicats de cheminots, le Trans-Europe-Express 2.0 (TEE 2.0) se construit, comme le reste, dans un contexte d'ouverture à la concurrence et de rognage des budgets publics. Six mois avant son lancement, en juin, les 25 ministres des Transports européens ont d'ailleurs signé une déclaration dont le but est de « stimuler la compétitivité du marché ». Le coûteux devrait décliner au profit du rentable. En décembre, toujours, Andreas Scheuer, ministre allemand des Transports, prévenait : les pays concernés par le TEE 2.0 devront identifier les « services ferroviaires inadaptés », afin de construire des routes nationales, qui, elles-mêmes, formeront ce réseau international. Gare, un train peut en casser un autre... ●

MARIE-NOËLLE BERTRAND

## Lorazur, une ligne de vie européenne

À l'appel de la CGT, militants et syndicalistes européens se mobilisent pour la réouverture de la ligne de nuit reliant Luxembourg à Vintimille.

En octobre 2016, le Lorazur entrait en gare pour la dernière fois. Terminus pour ce train de nuit qui reliait Luxembourg à Vintimille (Italie) via Metz, Nancy et Lyon. Un train « formidable, toujours plein à craquer », se souvient Armand Stein, cheminot lorrain entré apprenti aux ateliers SNCF de Metz en 1961. « Le Lorazur existait déjà au temps de mon père, il desservait deux branches au sud, d'un côté Vintimille et de l'autre Perpignan, l'embranchement se faisait à Avignon », détaille Armand. Un train-couche - parfois combiné avec un train-auto pour convoier sa voiture - qui permettait, en 13 heures de trajet nocturne, « de se réveiller au soleil ». Mais la SNCF finira, comme tant d'autres trains de nuit, par le juger non rentable. Le rapport Duron - publié en 2015 - condamne le Lorazur, forçant son arrêt définitif en commençant par « dégrader lentement le service », note Armand.

Ce mardi matin, sur le parvis glacial de la très belle gare de Metz, les partisans de sa remise en circulation ont bravé la vague de froid pour exiger que le Lorazur reprenne du service. « Cette ligne, nous la déclarons d'utilité publique », lâche d'emblée Jean Riconneau, secrétaire général de la CGT cheminots du secteur Lorraine, à l'initiative de la mobilisation. À ses côtés, Laurent Brun, secrétaire général de la fédération CGT des cheminots, Didier Le Resté, président de Convergence nationale rail, et Benjamin Amar (membre de la CE confédérale) ont fait le déplacement pour exiger la réouverture d'une ligne européenne structurante.

**Un attrait public et écologique**

Car, l'attrait du Lorazur dépassait largement les frontières de l'Hexagone. « C'était un train très prisé des Allemands », affirme Georges Merenz, cheminot luxembourgeois, il n'a « pas hésité une seconde » pour apporter à la CGT la « solidarité » des camarades du Grand-Duché. « Nous allons nous battre ensemble, notre revendication est d'intérêt public et écologique », explique le syndicaliste de l'OGBL, président de la branche transport du syndicat luxembourgeois.

« La bataille pour la réouverture de cette ligne nous offre la possibilité de travailler ensemble, avec nos amis luxembourgeois, belges et allemands, pour faire de la reconquête du service public ferroviaire un axe majeur pour l'avenir de l'Europe », se réjouit Jacques Maréchal, secrétaire département du PCF en Moselle. Une mobilisation transfrontalière qui en appelle d'autres, assure la CGT. Les initiatives vont se multiplier « dans tous les territoires », affirme Laurent Brun, car « partout les citoyens ont des demandes et, partout, la CGT a des propositions pour développer le service public ». ●

MARION D'ALLARD



Un train de nuit Intercités de la SNCF qui relie Paris à Pau, au départ de la gare d'Austerlitz. Florian David/REA