

Remettre les trains de nuit sur les rails pour une transition écologique dans les transports

L'État se désengage d'un grand nombre de lignes de train Intercités. Il propose leur démantèlement, ou leur reprise par les Régions -qui gèrent déjà les TER- ou encore par des acteurs privés. Ainsi, la plupart des **trains de nuit sont menacés de disparition** courant 2016-2017¹.

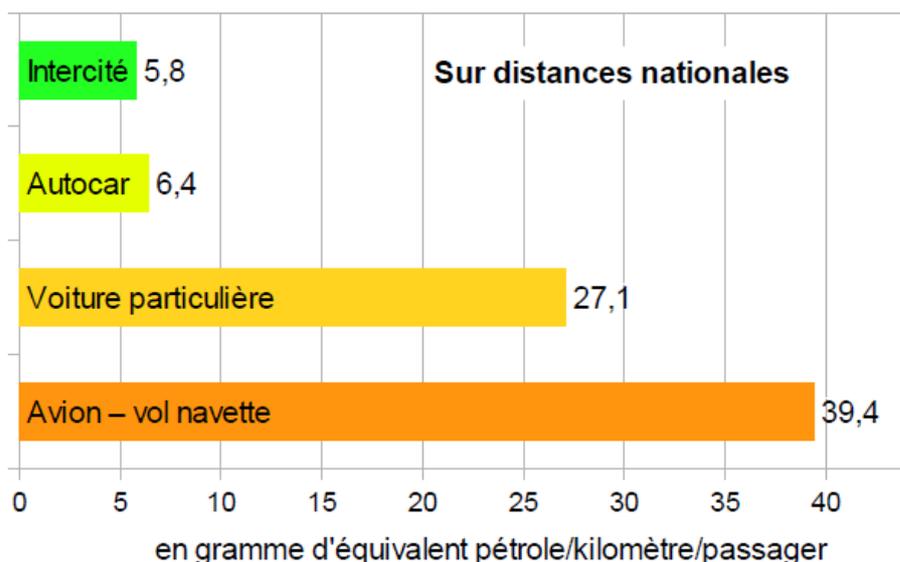
Cette suppression précipitée des trains de nuit pose question : elle éliminerait une alternative de transport longue distance au très bon bilan environnemental. Or, à l'heure de la lutte contre le changement climatique, le « tout voiture », le « tout LGV », ainsi que le transport aérien sont de plus en plus remis en question à cause de leurs lourds impacts environnementaux. Aussi, après des décennies de désinvestissement, les trains de nuits pourraient bien au contraire... rebondir !

Table des Matières :

- 1/ Quels transports longue distance pour lutter contre le changement climatique ?
- 2/ Les limites du modèle « tout LGV »
- 3/ Des lignes de nuit sabordées
- 4/ Égalité des territoires : les régions périphériques ont besoin des trains de nuit.
- 5/ Tarification incitative et taxe carbone pour refléter les coûts environnementaux
- 6/ Redéployer les Intercités de Nuit et de Jour... jusque vers l'Europe
- 7/ Résumé des propositions
- 8/ Appel à la mobilisation pour les trains de nuit
- 9/ Revue de presse

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

Consommation énergétique des transports passagers



L'État a posé des objectifs pour la transition énergétique : « réduire la consommation énergétique finale de 50 % en 2050 »², avec « une division par quatre ou cinq des émissions »³ de gaz à effet de serre (GES). Or le secteur des transports consomme aujourd'hui à lui seul 32% de l'énergie finale. Il est « le plus gros contributeur » aux GES (30% du total national)⁴. **Si nous ne changeons pas nos modes de**

1 [Mise en œuvre de la feuille de route du Gouvernement pour un nouvel avenir des Trains d'Équilibre du Territoire](#), 21 juillet 2016

2 Art. 1.III.2° de la [Loi de Transition Énergétique](#)

3 Art. 2 de la [Loi de Programmation fixant les Orientations de la Politique Énergétique \(POPE\)](#), n° 2005-781 du 13 juillet 2005

4 [Chiffres clés du Transport](#), CGDD, Ministère de l'environnement, 2016 (page 35-36 et page 11)

déplacement, les transports dévoreront la majorité de notre quota énergétique et dépasseront à eux seuls nos objectifs d'émissions...

Le train est l'un des transports les plus efficaces énergétiquement⁵. En cohérence, la loi Grenelle 1 pose que « pour les déplacements interurbains et périurbains, il sera accordé, en matière d'infrastructures, la priorité aux investissements ferroviaires par rapport au développement de projets routiers ou aéroportuaires. »⁶ ; et la Loi de Transition Énergétique encourage « les reports modaux de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres, le vélo et la marche à pied, ainsi que du transport routier vers le transport ferroviaire et fluvial »⁷. Alors, en cette année de COP21, pourquoi démanteler les Intercités, l'un des modes les plus écologiques ?

Le précédent du tramway

Le tramway a disparu des villes il y a un demi-siècle, à l'heure où « adapter la ville à la voiture » générerait une émulation populaire et captait l'essentiel de l'investissement public pour la mobilité urbaine. 50 ans plus tard, il est plébiscité pour son efficacité et sa dimension environnementale. Le train de nuit est aujourd'hui menacé, suivant le même scénario que le tramway il y a 50 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 d'activité économique, et se présentant avec une image attrayante de « progrès technologique », marqueur de « modernité ».

2/ Les limites du modèle « tout LGV »

Un emballement pour la Grande Vitesse

L'engouement sans précédent pour les projets LGV depuis les années 2000 a généré un gigantesque surendettement des opérateurs ferrés... pour construire des LGV non rentables, dont la fréquentation fut surestimée⁸. L'Espagne, premier pays européen de la Grande Vitesse, est emblématique de ce surinvestissement. La palme revient au service Tolède-Cuenca-Albacete, fermé après seulement 6 mois de fonctionnement : il ne transportait que « 16 passagers par jour »⁹. En France aussi, pour la cour des comptes, le modèle a été « porté au-delà de sa pertinence »¹⁰. Dès 2013 le rapport Mobilité 21 a proposé de reporter une grande partie des projets LGV. Elle rappelle que « 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. »¹¹

Les Grands Projets LGV ont de plus un fort impact environnemental. Ils génèrent des oppositions qui aboutissent par exemple à l'annulation de la LGV Poitiers-Limoges¹² et à l'avis défavorable de l'enquête publique sur le projet LGV Bordeaux-Toulouse¹³. **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 intense¹⁴, d'où la demande réitérée de RFF de réduire la vitesse¹⁵. L'Allemagne a choisi 250 km/h comme vitesse maximale, l'Autriche et la Suisse 220 km/h. Ces choix permettent d'éviter la construction de LGV pour lui préférer la modernisation des voies ferrées classiques.

[Chiffres clés Air, Climat, Énergie](#), ADEME, 2014 (page 64 et 67).

5 Source du graphique : [Chiffres clés Air, Climat, Énergie](#), ADEME, 2013 (page 67). A noter que le bilan du TGV, souvent présenté comme très favorable, n'est pas repris ici. La construction de nouvelles infrastructures LGV a un coût énergétique très important (appelé *énergie grise*), qui n'est généralement pas prise en compte dans les calculs : « Le système étudié exclut les phases [...] de construction et entretien des infrastructures », dans [Efficacité énergétique et environnementale des modes de transport](#), Deloitte, ADEME, 2008 (page 6).

Pourtant, l'énergie grise n'est pas à négliger : sur le bilan CO₂ de la LGV Rhin-Rhône, « 42 % des émissions générées sur 30 ans correspondent à la phase de construction », voir [LGV Rhin-Rhône, le premier Bilan Carbone Ferroviaire Global](#), 2011.

6 Art 12, I de la loi [Grenelle 1](#)

7 Art 36 et 40 de la [Loi de Transition Énergétique](#)

8 [TGV : la future ligne Tours-Bordeaux, un gouffre financier pour la SNCF](#), Emmanuelle Andréani, Capital, 24 oct. 2015.

[Le tunnel du Perthus aux portes de la faillite ?](#), M Mehr, l'Indépendant, 31 juillet 2016.

[Los acreedores de TP Ferro piden al juez la liquidación de la empresa](#), Lalo Agustina, La Vanguardia, 11 juillet 2016.

Voir aussi : Marc Fressoz, [F.G.V. Faillite à grande vitesse: trente ans de TGV](#), Cherche- Midi, 2011.

9 [El AVE directo Toledo-Cuenca-Albacete tenía únicamente 9 viajeros al día](#), El Mundo, 27 juin 2011

[LGV : la France va-t-elle suivre l'exemple de l'Espagne dans la dérive des gaspillages publics ?](#), Pierre Recarte, le Journal du Pays Basque, 2013

Voir aussi : [TGV marocain : un cadeau empoisonné ?](#) Marc Fressoz, Atlantico, 29 Sept. 2011

10 [La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence](#), Cour des comptes, 2014

11 [Rapport Mobilité 21](#), Commission Duron, 2013.

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

13 [LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax : avis défavorable de la commission d'enquête publique](#), AFP, 30 mars 2015

[Nouveau recours contre la LGV](#), Ximun Larre, MediaBask, 1er août 2016

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

15 [La très grande vitesse aux oubliettes ?](#) Mélanie Taravant, Europe1, 7 déc 2010.

Les LGV desservent mal les villes moyennes

L'association des Villes de France a tiré la sonnette d'alarme¹⁶ : **le TGV ne dessert bien et ne favorise que les métropoles** et irrigue peu -voire fait perdre de l'attractivité- aux villes moyennes. Le problème est connu de longue date, par exemple à Saint-Etienne 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... et son influence sur les économies régionales reste non-clairement positive¹⁷.

Pour être rapides, les TGV doivent s'arrêter le moins possible, ne pas ralentir et ni faire de détours. D'où l'installation, très inadéquate mais aussi extrêmement onéreuse, des **gares TGV hors des centres-villes**. Pour les voyageurs, arriver et repartir de ces gares excentrées rajoute un coût et fait perdre de nombreuses minutes si onéreusement économisées par le TGV.

Près de **60% de la population française vit en dehors des 20 grandes aires urbaines « bien reliées » par les LGV**¹⁸. La disparition des Intercités (également appelés *Trains d'Equilibres du Territoire*, TET) impliquerait donc pour la grande majorité des français la perte de nombreuses liaisons moyennes et longues distances directes et bon marché entre villes moyennes à petites. Le modèle ferroviaire limité au « TGV+TER » risque de reporter une grande partie du trafic sur la route... Or l'automobile est déjà très majoritairement utilisée en zones rurales. A l'heure de la transition énergétique, les villes moyennes et les territoires ruraux ont au contraire besoin d'investissements inédits pour des transports moins énergivores.

Des liaisons transversales « oubliées »

Le réseau LGV reste squelettique en comparaison avec le réseau des voies classiques. Il est presque exclusivement déployé en direction *radiale* vers Paris, ce qui accentue la relation de dépendance envers la capitale. **Les LGV desservent très mal les liaisons transversales entre régions et elles les isolent les unes des autres**. Par exemple Nantes a besoin de meilleurs Intercités pour être reliée à Caen, Brest, Bordeaux, mais aussi à Toulouse, Marseille, Nice, Tours, Bourges, Lyon... Les villes moyennes en ont encore plus besoin : Clermont-Ferrand aurait besoin d'Intercités rapides vers Limoges, Bordeaux, Toulouse, Béziers-Perpignan, Nîmes-Marseille, Saint-Étienne pour être accessible autrement que via Lyon et Paris. Les liaisons transversales ont aussi l'avantage d'irriguer de nombreuses villes plus modestes, afin d'éviter la désertification des territoires.

Pour leur part, **les trains de nuit sont un complément nécessaire pour relier** les régions géographiquement éloignées les unes des autres et aussi pour rejoindre la capitale depuis les territoires enclavés.

Les voyageurs recherchent des billets moins chers plutôt que des « minutes gagnées »

La majorité des voyageurs préfèrent désormais un billet moins cher qu'un trajet rapide. Aussi le TGV est de moins en moins adapté à la demande. En Espagne, une proportion importante des voyageurs prend le bus, souvent trois fois moins cher que le TGV, qui lui transporte plutôt les voyageurs ayant un plus fort pouvoir d'achat¹⁹. L'Intercité pourrait offrir une meilleure alternative de transport bon marché²⁰.

3/ Des lignes de nuit sabordées

Manque de maintenance des voies

Les voies classiques ont été victimes d'un sous-investissement pendant les décennies du « tout-LGV ». Elles souffrent d'un manque de maintenance²¹ et leur dégradation suscite des craintes jusqu'au sommet de l'administration ferroviaire²². La dégradation apparaît déjà responsable des accidents ferroviaires graves de Brétigny²³- 7 morts - et de Denguin²⁴- 35 blessés -, alors que le train est l'un des modes de transport les plus sûrs. Elle impose des circulations ralenties sur 4000 km de voies²⁵ (12% du linéaire) et fini par aboutir à la fermeture de lignes²⁶.

Des Trains de nuit qui n'apparaissent pas à la réservation...

16 [Transport ferroviaire : Les propositions de Villes de France pour sauver les grandes lignes](#), Villes de France, 9 mars 2016

[Les villes moyennes s'alarment de la disparition des grandes lignes](#), le Courrier des Maires, 11 mars 2016

17 Yves Crozet. [La LGV Tours-Bordeaux échappera-t-elle à la malédiction des PPP ferroviaires?](#) Transports (ISSN 0564-1373), 2015, pp.22-33.

18 [Aires Urbaines de France sur Wikipédia](#)

19 [Estadística de Transporte de Viajeros](#), INE, 13 juin 2016

20 [Paris-Bordeaux en Corail : moins vite, mais moins cher](#), La Nouvelle République, 5 avr. 2015

21 [Intercités - Jean Ghédira : "Nous allons investir 2,5 milliards"](#), Jérôme Bégé, Le Point, 4 mai 2016

[Modernisation du réseau ferré](#), Dossier de presse RFF, 16 septembre 2011

22 [Le gendarme du rail quitte son poste. "Inquiet pour l'avenir du réseau" ferré](#), Europe 1, 11 juillet 2016

23 [Accident ferroviaire de Brétigny-sur-Orge](#), Wikipédia

24 [Accident ferroviaire de Denguin : la SNCF pointée du doigt](#), La République des Pyrénées, 28 janvier 2016

25 En 2004: [Vitesse réduite sur 800 km de voies, faute de moyens pour bien les entretenir](#), la Dépêche, 17 juin 2004

En 2015 : [Deux ans après Brétigny, la SNCF manque toujours de moyens](#), RTL, 11 juillet 2015

Voir aussi [Vérités et Mensonges sur la SNCF](#), documentaire de Gilles Balbastre 2015

26 [Luchon: dernier train au départ](#), France3 Haute-Garonne, 2014

L'usage du train de nuit est découragé: maintenance et réparations non effectuées sur les wagons (climatisation ou WC hors d'usage...), rames arrivant avec wagons manquants et suppressions inopinées des trains... Plus problématique encore, **les trains sortent fréquemment très tardivement à la réservation, d'où le report -fortement favorisée- sur les TGV** qui sont alors les seuls disponibles à la vente²⁷. Les trains de nuit roulent depuis le 19^{ème} siècle. Mais, au 21^{ème} siècle, SNCF réseau se dit dans l'incapacité de garantir les sillons nocturnes pour la circulation des trains de nuit, « pour cause d'éventuels travaux ».

L'achat de nouvelles rames est souvent posé comme indispensable à la poursuite du service. Cela revient à condamner une grande partie des lignes Intercités, puisque cet investissement est extrêmement onéreux. Changer le matériel roulant n'est pourtant pas si urgent : les wagons, fabriqués autour de 1980, ont démontré leur très grande qualité et tenue dans le temps. Ils peuvent être prolongés à minima 10-15 ans. A l'heure des efforts pour la réduction des déchets, il est cohérent de prolonger la durée de vie des équipements, en finançant plus largement leur entretien et leur réparation.

Une optimisation du temps et des moyens sous-estimée

Alors que les projets LGV se justifient à travers une certaine obsession pour les « minutes gagnées », les trains de nuit permettent une optimisation du temps (et des moyens) toute aussi pertinente :

- Que se soit en train ou en bus, les voyages de nuit sont appréciés pour optimiser le temps grâce à un déplacement pendant le sommeil et pour gagner une journée sur place²⁸.
- En arrivant tôt le matin à destination, il permet de profiter d'une journée entière – ou d'un week-end entier – à destination, en économisant de surcroît des nuits d'hôtel.
- Il permet d'accéder aux gares à l'heure où il y a des transports en commun -ce qui n'est pas le cas pour les TGV tôt le matin ou tard le soir-.

En résumé, « avec le train de nuit, Paris et Strasbourg sont à une heure du Sud la France : ½ heure pour s'endormir et ½ heure pour se réveiller ! »

Aux frontières : des correspondances absurdes

Une mission des trains de nuit est la connexion avec les pays limitrophes. Mais désormais, les correspondances sont « absurdes » voire inexistantes aux frontières. Cela avantage les TGV qui sont les seuls à franchir les frontières de manière satisfaisante.

Plus encore, de nombreux Intercités et TER font désormais leur terminus juste avant les frontières. Il est au contraire nécessaire **que les trains rejoignent au moins la première gare du pays limitrophe pour pouvoir offrir des correspondances** et augmenter le nombre de voyageurs potentiels. Actuellement, de plus en plus de TER et d'Intercités font Terminus Cerbère au lieu de Port-Bou, Hendaye au lieu de Irun, Nice au lieu de Vintimille... ce qui génère une véritable problématique de mobilité entre les régions européennes transfrontalières et va à contresens de l'intégration européenne²⁹.

Un déficit sujet à interprétation comptable...

Les Intercités sont décriés comme déficitaires. Pourtant, la plupart des infrastructures de transport bénéficient elles-aussi de larges financements publics :

- Les routes sans péage sont financées par l'impôt général sans que l'automobiliste ne paye son billet pour avancer vers leur équilibre budgétaire.
- En France, seule la LGV Paris-Lyon serait clairement rentable³⁰. Les rares autres LGV qui pourraient s'approcher des critères de rentabilité ont déjà été construites.
- 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 %). »³¹. Remplacera-t-on les Transiliens par des Autocars pour « faire des économies » ?

En comparaison, il paraît donc incongru d'exiger l'équilibre financier à un service public qui désenclave les territoires, d'autant que le fonctionnement de la SNCF est légèrement excédentaire (notamment grâce à l'importante contribution des Régions pour les TER)³². Plus encore, alors que les taux de remplissage des trains de nuit sont satisfaisants³³, le déficit qui leur est attribué est sujet à interprétation comptable :

27 Il serait important que les trains sortant en retard à la réservation soient, à minima, visibles sur le site SNCF, avec éventuellement un avertissement "non encore ouvert à la réservation", voire "susceptible d'annulation".

28 [Les « cars Macron » ne démissionnent pas : le point au départ de Périgueux](#), Simon Hamy, Sud Ouest, 31 aout 2016

29 Voir l'Annexe I des propositions interassociatives « [Des transports doux pour l'Occitanie](#) », 2016, disponible sur : [ouiautraindenuit.wordpress.com](#)
Sur la liaison France-Belgique : [La grande vitesse est en train de tuer le réseau ferroviaire européen](#), Kris de Decker, Carfree, 19 déc 2013
Sur la frontière Basque : [Entre Hendaye \(France\) et Irun \(Espagne\), les voitures passent. Les trains s'arrêtent](#), Olivier Razemon, 27 avril 2014

30 [TGV : seules les lignes Paris-Lyon et Tokyo-Osaka seraient rentables](#), Jean-Michel Gradt, Les echos, 27 mars 2015

31 [Trains d'Équilibre du Territoire](#), Cour des Comptes, 2014, p12.

32 [Rapport annuel d'activité et comptes consolidés 2015](#), SNCF mobilités, Conseil d'Administration, 10 mars 2016

33 En 2015, 275 000 voyageurs auraient emprunté les trains Paris-Port Bou et Strasbourg-PortBou, pour un taux de remplissage de 75%.

- Combien SNCF-réseau leur facture-t-elle pour les sillons ferroviaires ? Par exemple la gare Lyon Part-Dieu est moins utilisée de nuit, au moment du passage du train de nuit alors que sa saturation en journée génère un problème de première ampleur³⁴. L'Intercité de Nuit apparaît donc comme un outil de désaturation et pourrait être financé comme tel.
- Aussi dans quelle mesure les Intercités payent les charges du surendettement de la SNCF ? La dette est due pour bonne partie aux constructions de LGV³⁵ qui ne bénéficient pas aux Intercités...
- Les Intercités partagent avec les TER les coûts d'entretien des lignes classiques. Supprimer les Intercités augmentera donc le coût de fonctionnement des TER... Par ailleurs, éliminer les Intercités des sillons nocturnes est un cadeau aux entreprises privées de FRET qui disposeront des infrastructures pour elles seules...
- Assigner différemment les coûts dans la comptabilité SNCF permettrait probablement de montrer que la marge opérationnelle des Intercités est au contraire plus favorable que celle des TGV !

D'après le Secrétaire d'Etat aux Transports la « fréquentation est en baisse de 25% depuis 2011 ». Ce n'est probablement pas du à un changement culturel qui aurait « ringardisé » le train de nuit dans un délai si court. En réalité le train de nuit reste très populaire³⁶. Cette réduction pourrait bien plutôt refléter l'effort inédit de sabordage du service. Par ailleurs, les trains de nuit sont si fréquemment annulés que la SNCF doit payer d'innombrables trajets en taxi et nuits d'hôtel... Saborder le service permet inmanquablement d'arriver à une perte de « plus de 100€ » par voyageur. Finalement, accuser le train de nuit de déficit peut être compris comme l'aboutissement d'une logique de désengagement : « quand on veut tuer son chien, on dit qu'il a la rage »³⁷.

4/ Égalité des territoires : les régions périphériques ont besoin des trains de nuit

Vu d'Occitanie

L'Occitanie-Pyrénées-Méditerranée³⁸ est enclavée derrière le massif central. Toulouse ne sera pas reliée par LGV avant au plus tôt 2024... si toutefois elle l'est un jour vu les difficultés de financement et les multiples oppositions. Le chaînon LGV pour Montpellier et Perpignan n'existera pas avant 2030. Et plus important encore, l'Occitanie comprend un grand nombre de villes moyennes à petites en territoire de montagne qui n'ont aucune espérance envers les LGV. Pour elles, les Intercités de Nuit (et de Jour) sont un moyen important de désenclavement... tant elles sont éloignées de Paris, du reste de la France et du centre de l'Europe. L'Occitanie a besoin d'Intercités pour rejoindre l'Aquitaine, le Limousin, l'Auvergne, PACA... et des trains de nuit pour relier au Grand Est, Bourgogne-Franche-Comté et Paris. Déjà, avec la régression des liaisons Intercités ces dernières décennies, une bonne partie de l'Ouest, de l'Est et du Centre de la France est considérée comme à peu près inaccessible en train, en tout cas depuis la partie Midi-Pyrénées.

Peut-être convaincantes pour Paris, les suggestions de démantèlement contenue dans le rapport Duron semblent -vues des régions- découler d'**une perspective éloignée des territoires**. Par exemple la proposition de remplacer les Intercités Toulouse-Tarbes-Irun par des Autocars³⁹ a clairement fait sourire : cette ligne est en effet la plus utilisée de Midi-Pyrénées avec 2 500 000 voyageurs par an !⁴⁰ Notons que le Secrétaire d'État aux Transports a d'ores et déjà contredit le Rapport Duron, et choisi de maintenir la ligne.

Refuser l'abandon par l'État des lignes de nuit

La suppression des Intercités de nuit fait moins rire, tant parcourir 800km en autocar serait inconfortable. Voyager en TGV entre le Sud-Ouest et l'Est de la France n'est guère plus attrayant pour la plupart des voyageurs. Cela oblige bien souvent à payer près de 200€ et à perdre 1 à 2 heures dans le transfert en Métro à travers Paris pour finalement passer une journée entière entre les différentes correspondances. (Rappelons que seulement 19% des français vivent en Île de France. Cette problématique de la centralisation des LGV obligeant à emprunter le Métro parisien pour traverser la France concerne donc finalement... pas loin de 80% des Français). Pour sa part, le report sur l'avion ou la voiture individuelle n'est pas souhaité à cause de leur impact environnemental. On regrette alors amèrement les Intercités de nuit où l'on pouvait dormir d'un bout à l'autre du trajet sans changer de train ! **Aujourd'hui, il ne reste bien souvent**

34 [Pourquoi la commission Duron condamne le TGV](#), Fabien Fourmier, 2013

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

36 55% des sondés « regrettent la quasi-disparition des trains de nuit » : voir [ici \(sondage en bas de page\)](#).

37 Pour le Député Duron, « 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* ». Il est étonnant de compter le déficit par nombre de *voyages*. Il y a des déplacements courts et d'autres longs. Et ils ont logiquement un coût très différent. Justement, les déplacements en train de nuit sont longs, autour de 800km. Les Intercités de Jour sont souvent empruntés aussi pour des distances courtes, de 100 ou 200 km. Aussi les trains de nuit réalisent beaucoup plus de 3% des « kilomètres*passagers » effectués par les TET. Leur part est probablement autour de 10% à 30%.

38 *Occitanie Pyrénées-Méditerranée* est la nouvelle appellation de la fusion des Régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées

39 [TET agir pour l'avenir](#), commission Duron, 2015, page 107

40 Voir le [forum sur le réseau ferroviaire d'Occitanie sur pss-archi.eu](#)

qu'à renoncer à des déplacements qui autrefois étaient aisés. Aussi la Présidente de l'Occitanie l'affirme clairement : « Je ne peux accepter l'abandon par l'État des lignes Paris-Toulouse-Cerbère et Paris-Toulouse-Tarbes-Hendaye qui constitue un coup porté à la desserte de la Région ». Pour autant, dans l'urgence pour sauver l'indispensable, il est important de **ne pas oublier les lignes transversales**, dont celles reliant Strasbourg et Luxembourg à Port Bou, ainsi que d'autres lignes récemment fermées : la grande diagonale reliant Strasbourg (et Genève) à Irun-Espagne, ou encore la ligne Paris-Luchon.

La mobilisation des Régions est nécessaire pour maintenir les Intercités

La régression du service Intercité pose la question de **l'égalité des territoires**. Les grandes métropoles, qui ne rassemblent pas la majorité de la population, ont bénéficié de dizaines de milliards d'investissement pour les LGV. En parallèle, les villes moyennes et les périphéries de l'Hexagone sont invitées à renoncer à leurs lignes Intercités pour faire des économies...

Le financement des Grands Projets LGV est incertain⁴¹ et de plus en plus de collectivités locales refusent d'y participer⁴². Le manque de mobilité consécutif au démantèlement des trains de nuit ajoutera une pression sur les pouvoirs publics afin qu'ils financent les Grands Projets LGV. Alors que les projets LGV sont très chers, conserver une marge de manœuvre passe pour les élus locaux et les citoyens par se mobiliser sans attendre pour maintenir les trains de nuit.

A travers les négociations État-Régions, d'ici le 15 octobre 2016, l'État souhaite se désengager d'une grande partie des Intercités. Il appartient aux Régions de rappeler à l'État son rôle pour l'égalité des territoires, et pour le droit à la mobilité jusqu'en milieu rural. Il s'agit aussi d'**impliquer avec insistance le Ministère de l'Environnement** qui élabore actuellement une « Stratégie pour une mobilité propre »⁴³. La mobilisation des Régions est nécessaire pour **que les Intercités de Nuit et de Jour soient reconnus et financés en tant que transports longue distance prioritaires pour la transition énergétique**.

Reporter de 2 ans le démantèlement et demander un débat sur la transition dans les transports

Avec la remise en cause du « tout routier », du « Tout -LGV », de la prédominance de l'avion sur les trajets européens, et une fois l'engouement pour les Autocar stabilisé, la roue tournera vraisemblablement à nouveau vers l'Intercité. Aussi supprimer dans la précipitation l'une des alternatives les plus écologiques pourrait être une erreur historique dans la droite ligne du démantèlement du tramway au 20ème siècle. Avancer dans la transition écologique pour les transports nécessite avant tout un changement culturel qui passe par la promotion des alternatives. **Un report de 2 ans du démantèlement des trains de nuit avec la question posée sur le modèle des transports longue-distance** permettrait probablement d'affiner les choix en cohérence avec la lutte contre le changement climatique.

Le changement de vision est déjà en cours

Les points exposés ci-dessus sont aujourd'hui bien connus. Et en réalité, depuis quelques années, la perspective change. Il ne reste finalement qu'à sauter le pas pour oser donner la **priorité à la rénovation des voies classiques et la renaissance des Intercités**... et mettre au second plan les projets LGV.

L'Occitanie a un rôle clé à jouer pour mettre en application ce choix. Le prochain Grand Projet LGV est Bordeaux-Toulouse. Chiffré à 7 milliards d'euros, il ne relierait efficacement Toulouse qu'à Bordeaux et Paris. **L'Occitanie pourrait être la première Région à avoir le courage du changement de stratégie, en préférant la modernisation de la ligne existante** avec des trains circulant jusqu'à 220km/h. Elle éviterait la construction d'une LGV à 320km/h, beaucoup plus onéreuse pour les pouvoirs publiques et en fin de compte pour les voyageurs. Une telle stratégie permet de libérer d'importantes lignes budgétaires pour rénover un grand nombre de voies ferrées classiques afin de favoriser le train du quotidien. Rénover les voies permettrait en outre d'obtenir des Intercités plus rapides pour relier l'Occitanie, non pas uniquement à Paris, mais à tout l'Hexagone.

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), s'il s'avère nécessaire, pourrait également être tracée pour 220km/h (et en évitant la construction de gares excentrées) afin de préserver au maximum les terres agricoles et réduire l'impact sur l'environnement.

5/ Tarification incitative et taxe carbone pour refléter les coûts environnementaux

Les prémices de la Tarification Incitative

L'infrastructure rail, comme celle de la route et de l'avion, est largement financée par le contribuable. Il est donc peu acceptable, à l'heure du changement climatique, que les trains soient démantelés à cause

41 [L'Agence de financement des infrastructures de transport de France \(AFITF\)](#), Cour des Comptes, 2016

[La Cour des comptes met à nouveau en émoi les partisans du Lyon-Turin](#), Marc Fressoz, Mobilicités, 5 sept. 2016

42 [Ligne ferroviaire Lyon – Turin : Grenoble a tiré le signal d'alarme et se désengage](#), JK, Place Gre'net, 21 juillet 2016

43 [Stratégie de développement de la mobilité propre, document préparatoire](#), Ministère de l'Environnement, juin 2016
[Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions](#), Commission Européenne, 20 juillet 2016

d'un jeu tarifaire qui met en avant les modes de transport les plus polluants. Dans l'état actuel, la multiplication des tarifs SNCF génère une vraie **complication tarifaire** qui crée une **barrière d'entrée** pour les usagers non-habitués. 80% des billets vendus seraient à tarif réduit. Aussi, **le plein tarif gagnerait à être supprimé** : il sert surtout de repoussoir en maintenant la majorité de la population sur la route. La voiture individuelle assure en effet encore 83% des déplacements⁴⁴. Elle induit pourtant des milliers de morts annuels sur la route, une pollution de l'air, et elle contribue fortement au changement climatique.

Il est donc temps de promouvoir les alternatives. Aussi, l'ex-Région Midi-Pyrénées a expérimenté une **tarification incitative pour tous avec un prix autour de 6 €/100km** (environ -66% de réduction par rapport au plein tarif)⁴⁵. A ce prix, le train est très attractif, même par rapport au covoiturage (dont le coût habituel se situe autour de 7 €/100km) et à l'autocar, qui -s'il ne roule pas à perte- se situe au-dessus de 8 €/100km⁴⁶. Chez nos voisins de Catalogne espagnole, où le PIB/habitant est légèrement supérieur à celui de l'Occitanie⁴⁷, les trains régionaux affichent un prix à peu près unique pour tous, autour de 8 €/100km (ou 6 €/100km à travers les carnets de 10 voyages -très utilisés-). Dans ces conditions, l'autocar et le covoiturage ne concurrencent pas le rail. Au contraire ils jouent un rôle de complément là où le rail est manquant. Ils diversifient le nombre de destinations, desservent plus en profondeur le territoire et amplifient le report modal⁴⁸. **Avec les Tarifications Incitatives, le train sur ligne classique offre donc un potentiel considérable de report modal et donne accès à un véritable « gisement » d'économie d'énergie.**

Des autocars uniquement là où le train est manquant

Il n'est pas souhaitable que les Autocars se substituent aux Intercités et aux TER, plus écologiques, potentiellement plus rapides et offrant un meilleur niveau de confort et de ponctualité. Ils sont donc à mettre en place, de manière organisée, là où le train est manquant. Autre stratégie possible : agir activement sur les prix pour que ceux de l'Autocar restent égal ou supérieur à ceux de l'Intercité et du TER.

« Prenez l'avion ! Le climat en fait les frais, l'État paie l'addition »

Le transport inter-européen s'est longtemps appuyé sur les aéroports régionaux, qui d'après la cour des comptes sont trop nombreux et trop subventionnés⁴⁹, et sur les compagnies *low-cost* qui ont souvent un comportement de prédation envers les subventions régionales. En contradiction avec la fiscalité carbone, **l'aviation bénéficie de kérosène détaxé et de TVA réduite**. La situation a pu être caricaturée ainsi : « Prenez l'avion ! Le climat en fait les frais, l'État paie l'addition »⁵⁰. Une fiscalité accrue -et une baisse des subventions- sur l'aviation est possible et nécessaire⁵¹. 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 nécessité⁵². Les transports aériens ne disparaîtront pas pour autant. Mais il serait d'ores et déjà stratégique que le secteur de l'aviation se recentre progressivement là où il conserve le plus de pertinence, c'est-à-dire sur les liaisons intercontinentales.

Des alternatives à la route profitables socialement et écologiquement

Les autoroutes ont bénéficié d'un fort investissement public pendant des décennies. Pour cette raison, elles sont mises à contribution depuis 2011 pour le financement des Intercités⁵³. 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. ». De plus, « 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. »⁵⁴. En 2016, à rebours avec la Transition Énergétique, le gouvernement propose la « relance » à travers « cent nouveaux projets » routiers et autoroutiers⁵⁵ : 3,27 milliards permettraient de créer 10 000 emplois (soit 327 000 € pour générer un emploi). Rappelons l'intérêt de l'indicateur *intensité sociale*⁵⁶ qui mesure le nombre d'heures de travail humain par rapport à la somme investie. Le train de nuit est riche par son *intensité sociale* : jusqu'à 45 salariés travaillent pour chaque trajet⁵⁷. La régénération et la

44 [Chiffres clés du transport](#), CGDD, Ministère de l'Environnement, 2015 (page 10)

45 La tarification « TickeMouv » s'applique sur certains TER : Toulouse-Lourdes (175km) est à 7,5 €, soit 4,30 €/100km (Le plein tarif SNCF est à 29,50€). Toulouse-Pamiers (66km) est à 5 €, ce qui revient à 7,50 €/100km (le plein tarif est à 12,60€.)

46 En Espagne, où l'autobus est libéralisé depuis de nombreuses années, le tarif plancher des grandes lignes principales coûte autour de 8€/100km. Barcelone-Valence est à 8,2 €/100km, Irún-Madrid à 8€/100km. Voir les liaisons et les prix sur : www.movelia.es

47 Le [PIB de la Catalogne](#) est évalué à 27 663 €/hab en 2015 ; [PIB Occitanie](#) 26 684 €/hab en 2013.

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

49 [Les aéroports français face aux mutations du transport aérien](#), Cour des Comptes, 2008

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

51 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.

52 Voir la [Semaine d'Action Global contre la croissance de l'aviation](#), autour du 1er octobre 2016 : « Restez sur terre. La croissance de l'aviation est annulée pour cause de changement climatique ».

53 [La SNCF veut que les autoroutes paient](#), AFP, Le Figaro, 10 oct. 2012.

54 [Trains d'Équilibre du Territoire](#), Cour des Comptes, 2014 (pages 6 et 33).

55 [François Hollande se dit favorable à un nouveau plan d'investissement routier et autoroutier](#), Anthony Laurent, Le Moniteur.fr, 28 juillet 2016

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

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

modernisation des lignes ferrées est également génératrice de nombreux emplois. **Une relance des Intercités de jour et de nuit pourrait donc s'avérer optimale non seulement écologiquement, mais aussi socialement !**

Consolider la Taxe carbone

Pour aller plus avant, les lourds coûts environnementaux de la route et de l'aviation ont besoin d'être ré-inclus par une *taxe carbone*. Celle-ci se met progressivement en place en Europe. La fiscalité carbone existe également en France, mais elle reste encore peu perceptible⁵⁸. Une taxe carbone élevée sera tôt ou tard nécessaire pour rendre la transition dans les transports effective et atteindre les objectifs que la France s'est fixée. 2050 c'est demain, et mieux ne vaut pas attendre 2049 pour avancer. **Une fiscalité carbone ambitieuse permettra de rendre le rail compétitif et de participer à son financement.**

6/ Redéployer les Intercités de Nuit et de Jour... jusque vers l'Europe

Le train de nuit peut se développer à travers un investissement réduit : Il **optimise les infrastructures existantes** en utilisant des sillons ferroviaires sous-utilisés la nuit. Aujourd'hui les pouvoirs publics -et les ménages- sont contraints de réduire leurs dépenses. Un bon réseau d'Intercités permettrait donc des économies pour tous. Même les plus ardents défenseurs des LGV se disent désormais prêts à réduire la vitesse⁵⁹... Il reste à avoir le courage de sauter le pas et à remettre en avant les Intercités. Voici quelques orientations pour réinventer le train de nuit :

✓ **Des améliorations considérables sont possibles à moindre coût.** Citons des correspondances optimisées aux frontières, une arrivée plus tôt à Paris, des douches en gare et la vente des billets deux mois avant le départ, à égalité avec les TGV.

✓ En complément, au vu de la dégradation du réseau existant, un important investissement de l'État est nécessaire pour la **régénération et la modernisation des voies classiques**. Cette rénovation des infrastructures est également nécessaire pour les TER et le FRET.

✓ Pour le besoin de confort nocturne, tout le monde n'est pas égal. Certains dorment sans problème sur un siège inclinable, d'autres ont besoin d'une intimité et d'un confort privatif... Rien n'empêche les futurs équipements de **prévoir une variété de confort** : sièges inclinables et compartiments 6 places pour les nombreuses personnes qui recherchent des billets moins chers ; compartiments 4 places voire privatifs pour ceux qui ont besoin d'un maximum de confort. Les sièges inclinables en particulier ont un grand potentiel pour concurrencer l'Autocar : le confort d'une nuit en train reste toujours meilleur.

✓ **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.

✓ **Rouvrir des lignes** : De nombreuses liaisons ont été fermées ces dernières années et il est maintenant temps d'inverser la tendance. En plus des lignes radiales vers Paris, la réouverture de liaisons est nécessaire pour relier transversalement entre elles les extrémités de l'Hexagone, avec des destinations incluant le Luxembourg, Strasbourg/Kehl, Genève, Vintimille, Port Bou, Irun, Quimper/Brest, Lille/Tournai. Les zones enclavées de montagne ont besoin d'une liaison avec Paris : St Gervais, Bourg St Maurice, Briançon, Rodez/Albi, La Tour de Carol, Luchon...

✓ La **réouverture d'arrêts** : Un avantage de l'Intercité de nuit est le *cabotage* - desservir les villes moyennes à petites pour une bonne irrigation des régions destinations. Par exemple, les arrêts Besançon et Montbéliard sont à rouvrir sur la ligne de Strasbourg.

✓ Le Secrétaire d'État aux Transports propose la reprise des lignes de nuit par des acteurs privés. La **privatisation ou la Délégation de Service Public (DSP)**, dans le domaine de l'eau, des déchets ou des transports crée des marchés captifs très rentables pour les entreprises... d'autant plus que de l'argent public finance le service. Cependant elle va souvent au détriment des usagers. A l'essai dans d'autres pays européen, elle a déjà montré qu'elle peut remettre en cause la desserte des destinations secondaires, le niveau de sécurité, tout en apportant le risque d'une forte augmentation et d'une disparité des prix⁶⁰. De façon similaire, le financement de Grands Projets par **Partenariat-Public-Privé (PPP)** pèse pendant des décennies sur les finances publiques⁶¹. Il est donc souhaitable de conserver les Intercités et la rénovation des voies en **Service Public**.

✓ Il est difficile pour les élus d'investir ambitieusement dans un mode de transport qui a une image vieillotte. Ce fut aussi le cas pour le tramway et le vélo. Une grande partie de la population a de très bons souvenirs du train de nuit, aussi **un effort minimum de communication sera efficace pour à nouveau**

58 [Contribution climat énergie: l'Assemblée prévoit une trajectoire de prix de la tonne CO2 jusqu'en 2019](#), Le Revenu, AFP, 2 déc 2015

[Donner un prix au carbone : un outil pour réduire les émissions de CO2](#), Ministère de l'Environnement, 21 mars 2016 [Taxe Carbone sur Wikipédia](#)

59 [Le TGV accélère sa perte de vitesse](#), Gilles Bridier, 2013

[SNCF : Pepy prêt à étudier un train intermédiaire entre le Corail et le TGV](#), Fabrice Gliszczynski, La Tribune, 2013

60 [36 compagnies pour une ligne de chemin de fer](#), Julian Mischi & Valérie Solano, le monde diplomatique, juin 2016

61 [LGV Tours-Bordeaux : le PPP un modèle économique qui déraile ?](#), F. Bidault, France 3 Aquitaine, 7 février 2016

faire rêver : « S'endormir à Strasbourg, se réveiller à la plage ! » et « Grimpez dans votre couchette le soir à Paris... et randonnez au petit matin dans les Pyrénées » !

Et pour les distances supérieures à 1000km : l'avion ?... ou le train de nuit !

En 3 heures, le TGV à 300km/h peut parcourir 900km. Le train de nuit, en roulant pendant 12h aux alentours de 100km/h permet de franchir aisément 1200km : le service Strasbourg-Irun, désormais supprimé, parcourait 1350km. Une modernisation des voies permettrait **une portée probablement supérieure à 1500-2000km**. Mais, même en restant dans la fourchette 800km-1600km, **le train de nuit est bien adapté aux voyages à l'échelle européenne**, avec l'avantage sur la LGV d'offrir une meilleure desserte des villes moyennes et un prix moins élevé.

Investir dans les trains de nuit permettrait leur projection jusqu'au cœur de l'Italie, l'Allemagne, le Benelux, la Suisse, voire l'Espagne... suivant en cela une forte demande sociale européenne des personnes sensibilisées aux déplacements écologiques : la mobilisation citoyenne est intense en Allemagne⁶². Les chemins de fer Autrichiens ÖBB, pour leur part, croient à la pertinence des trains de nuit et se préparent à redéployer des lignes là où l'Allemagne en ferme⁶³. En Finlande les trains de nuit sont indétrônables, et se modernisent encore. L'Italie et l'Angleterre réinvestissent dans les trains de nuit. La Suède n'a pas choisi la Grande Vitesse. Alors que les trajets peuvent atteindre 1600km, elle promeut le train de nuit pour concurrencer le trafic aérien⁶⁴. Le **modèle suédois** est mis en œuvre par une entreprise d'Etat. Les trains de nuit ont gagnés +65% de fréquentation en un an, grâce à une réduction des tarifs de 30%-50% 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 le train de nuit⁶⁵. La France arrivera tôt ou tard à ce niveau d'optimisation environnemental. Mais le démantèlement des trains de nuit en 2016-2017 crée autant d'années de retard... Pour sa part, la Russie démontre le potentiel des trains de nuit à une autre échelle : elle relance les liaisons Paris-Moscou et Nice-Moscou⁶⁶, avec des correspondances jusqu'en Chine et au Japon !

L'Europe a des dimensions modestes : Paris-Prague ne mesure que 1000km, Lyon-Naples 1200km, Paris-Varsovie 1600km. Le Danemark est à 1200km de Paris. Même Istanbul n'est qu'à 2400km de Lyon... Géographiquement bien positionnée, la France peut jouer un rôle central pour les trains de nuit en Europe de l'Ouest et **être motrice du report modal de l'avion sur le rail**.

7/ Résumé des propositions

Réinventer les trains de nuit :

- ✓ Donner la **priorité à la régénération et la modernisation des voies ferrées classiques** par rapport aux Grands Projets LGV, routiers et aéroportuaires.
- ✓ **Redéployer les Intercités de Nuit et de Jour** pour (1) des liaisons transversales entre les régions ; (2) désenclaver les périphéries de l'Hexagone et les zones de montagne.
- ✓ **Déployer les Intercités de Nuit à l'échelle européenne** pour avancer vers le report modal de l'avion sur le rail.
- ✓ **Inclure les Intercités comme transports longue-distance prioritaires dans la « stratégie pour une mobilité propre »** du Ministère de l'Environnement.
- ✓ **Maintenir les Intercités en service public.**
- ✓ **Accorder un délais de 2 ans avant tout démantèlement des Intercités**, afin de donner le temps à un débat national sur la transition dans les transports.

Donner à chaque mode sa place dans la transition énergétique :

- ✓ Proposer **une tarification simple et incitative** pour tous sur les Intercités, avec une référence de prix autour de 6€/100km. L'objectif est d'afficher que le rail est moins onéreux que la voiture individuelle, l'avion, le covoiturage et l'autobus, en cohérence avec leurs impacts environnementaux respectifs.
- ✓ **Autoriser les lignes d'Autobus uniquement là où le rail est manquant**, et/ou ajuster les tarifications afin que l'autocar ne soit pas meilleur marché que les TER et Intercités.
- ✓ Mettre en œuvre **une taxe carbone ambitieuse pour rendre le rail compétitif** par rapport aux modes énergivores. Elle permettra de financer la rénovation des voies classiques et les tarifications Incitatives.

62 <https://www.facebook.com/backontrack.2018> <http://savethenighttrain.eu/> [Une pétition de 35000 signatures](#) circule en Allemagne

63 [Terminus pour les trains de nuit?](#), Alexandre Willemin, Migros Magazine, 4 juillet 2016

64 [Le pays où le trafic des trains de nuit augmente](#), Vincent Doumayrou, 2015

65 Vidéo : [Revitalising European Night Train and EC-IC services](#), The Greens, 1er juillet 2015 (à partir de la 42ème minute).

66 <https://fr.rail.cc/russie/train-nuit/ru#rail> https://fr.wikipedia.org/wiki/Moscou_express

8/ Appel à la mobilisation pour les trains de nuit

Les négociations État-Régions sur le destin des Intercités ont lieu jusqu'au 15 octobre 2016. La « stratégie pour une mobilité propre » du Ministère de l'Environnement est en préparation pour novembre 2016. « 100 nouveaux projets » routiers sont annoncés pour début 2017. L'automne 2016 sera donc décisif pour l'évolution du modèle des transports et au-delà pour éviter de rater une marche dans la lutte contre le changement climatique.

Le démantèlement des Intercités et des trains de nuit 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 20ème siècle. Les moyens de transports sobres n'ont pas de lobby pour les propulser... Ils ont besoin de l'énergie militante pour reprendre leur place. Nous appelons donc usagers, organisations militantes et élus à se mobiliser pour les Intercités de nuit et de jour, et au-delà pour les alternatives écologiques dans les transports. Après des décennies de désintérêt de tous envers le train de nuit, il reste populaire et il existe un fort potentiel de revalorisation. La mobilisation de tous permettra de marquer bien des points. Tout le monde peut faire quelque chose ! A vous de jouer, voici quelques idées :

- ✓ **Diffuser la pétition** dans votre réseau : www.change.org/p/ouiautraindenuit
- ✓ **Envoyer des articles**, brèves ou courriers des lecteurs dans vos journaux habituels. Le présent document est libre de droit, n'hésitez pas à vous en inspirer et à le copier...
- ✓ **Distribuer le tract** lors de vos voyages. Il est téléchargeable sur ouiautraindenuit.wordpress.com ou même sans voyager, en venant discuter et informer les voyageurs au départ du train de nuit.
- ✓ Ca peut être l'occasion de prendre **une photo sympa avec des voyageurs enthousiastes** et de l'envoyer avec un communiqué **à la presse locale** ! Cela permet de toucher l'opinion à travers un moindre effort⁶⁷. Envoyez-nous les photos et les articles de presse !
- ✓ **Si vous êtes une organisation militante** n'hésitez pas à nous contacter pour cosigner et/ou contribuer au présent document. Merci de relayer la campagne auprès du public et des élus.
- ✓ **Si vous êtes un élu**, nous avons besoin de votre intervention pour interpeller le Ministère de l'Environnement afin d'inclure les trains de Nuit dans les priorités de la transition énergétique.

La campagne « Oui au train de nuit » est soutenue par :
plus de 3500 signataires de la pétition,

Organisations nationales : Confédération Paysanne, Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)

Organisations locales : Nature&Progrès -11, ATTAC%11, 65 et 66, Collectif Roosevelt-11, les Biocoop Floréal, Tourne-sol, Pays'en Bio (11), France Nature Environnement-65, Recyclo-Loco (65), Terra-Ma-Terre (65), Can Decreix (66), Vélo-en-Têt (66), Alternatiba-66, Association des Usagers du Train Perpignan-PortBou, Objecteurs de Croissance LR, Confédération Paysanne-11, Sud-Rail Midi-Pyrénées, « Coordination Barousse / Comminges, le train Luchon-Montréjeau : des travaux et vite ! » (31), SEPANSO (40), EELV-Languedoc-Roussillon, PCF-11, Parti de Gauche-11, Ensemble-11

Retrouvez la documentation actualisée sur : ouiautraindenuit.wordpress.com
Plus d'infos sur : twitter.com/ouiautraindenuit www.facebook.com/ouiautraindenuit
Pétition : www.change.org/p/ouiautraindenuit **Contact :** [ouiautraindenuit @ ntymail.com](mailto:ouiautraindenuit@ntymail.com)

9/ Revue de presse

"[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 juin 2016
"L'Etat veut tout simplement abandonner", Interview de Fabienne Keller, Sénatrice du 67, RTL, 22-07-2016
[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

67 La mobilisation européenne a même organiser quelques belles mises en scènes: <http://back-on-track.eu/actions-june-2016>