

# À bord d'un des derniers trains de nuit français

**Rail.** Il ne reste que deux trains de nuit en France : le Paris-Rodez et le Paris-Briançon. Élisabeth Borne, ministre des Transports, a annoncé qu'ils seraient maintenus et rénovés d'ici à 2023.

## Reportage

20 h 30, gare d'Austerlitz à Paris. Le train 5789 vient d'entrer en gare, voie 2. Vingt minutes avant le départ, les passagers sont invités à se présenter aux agents SNCF pour un contrôle des billets avant d'embarquer dans ce train de nuit Paris-Briançon, l'un des deux derniers en France avec le Paris-Rodez. Menacées pour leur manque de rentabilité, ces deux lignes ont pourtant été maintenues par l'État faute de ligne à grande vitesse à proximité.

À bord, des jeunes, des familles, des habitués de la ligne, mais surtout beaucoup de vacanciers qui partent skier dans les Alpes. Comme Romain, 34 ans : « **J'ai commencé à le prendre à l'âge de 3 ans, avec mes parents, puis avec des copains et aujourd'hui encore avec ma femme.** » Petit sourire. « **Le train est resté dans son jus...** » « **On a essentiellement affaire à une clientèle de loisirs,** confirme Estelle Rocci, responsable des lignes de nuit à la SNCF. **Dans le sens inverse ? Des professionnels qui montent à Paris pour le travail.** »

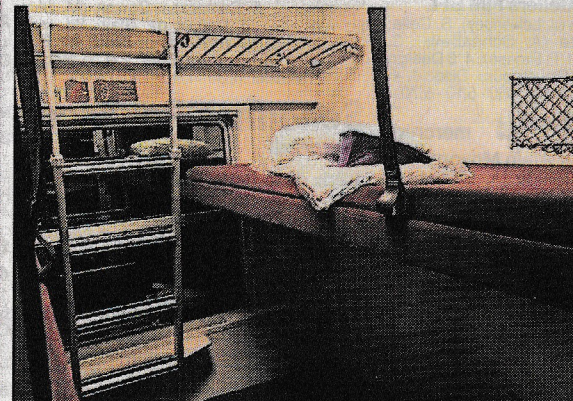
## 30 millions pour le rénover

Entre six et huit employés gèrent les dix voitures et les 600 passagers potentiels : un conducteur, deux contrôleurs et une relève d'un second équipage. Un employé de service fait le parcours entier, long de douze heures. Il propose du snacking et un éventuel petit-déjeuner chaud (à réserver *via* Internet). Ponctuellement, des agents de la sûreté ferroviaire veillent discrètement à la sécurité à bord.

Le train n'est pas de première jeunesse. À l'extérieur, ses peintures, orange et grise, semblent avoir vécu... À l'intérieur, une feutrine grise et usée au sol, des parois blanches jaunies par le temps et une lumière blafarde. Ça sent le voyage dans le



Dans ce train de nuit Paris-Briançon, nous avons dormi dans un lit-couchette. À bord, le couloir unique est exigü.



temps. Vintage...

En septembre, Élisabeth Borne, ministre des Transports, a annoncé une enveloppe de 30 millions d'euros pour sa modernisation, ainsi que celle de son homologue. « **L'objectif est d'améliorer le confort : prise électrique dans les couchettes, climatisation, wifi à bord, insonorisation...** », énumère Estelle Rocci.

## Un moment hors du temps

En attendant, l'univers et le confort sont spartiates. L'unique couloir qui mène aux cabines est exigü. Difficile de s'y croiser avec des bagages. En première classe (80 € l'aller), la cabine compte quatre couchettes. En seconde (67 €), il y en a six. C'est la seule différence entre les deux

classes. Envie de voyager moins cher ? Le siège inclinable est à 50 €. Au bout de chaque voiture, on trouve un WC et un point d'eau pour faire une sommaire toilette.

De Paris à Valence, le train roule à une vitesse de croisière d'environ 150 km/h. Sous les ouvrages d'arts, en pleine montagne, il y a des endroits où il ne dépasse pas 30 km/h. Sur chaque couchette, les voyageurs ont droit à un sac de couchage, une bouteille d'eau, des mouchoirs, des lingettes rafraîchissantes... et des boules Quies !

Alors qu'il prend ce train deux fois par mois pour rejoindre Paris depuis Barcelonnette (Alpes-de-Haute-Provence), un journaliste retraité du journal *Le Dauphiné Libéré* raconte :

« **Chaque voyage est un souvenir. Il y a une sorte de complicité entre voyageurs. Comme si on appartenait à une communauté à part, ceux qui aiment prendre le temps pour se déplacer.** »

« **Il n'y a pas plus efficace comme mode de transport, jure un autre voyageur. Si je prenais la voiture l'avion, ça me coûterait plus cher. Et c'est plus écolo. Alors on ne dort pas comme un bébé. Mais on vit un moment un peu hors du temps. Le petit matin, on voit défiler des paysages vraiment dépaysants.** »

Bruno ALVARO

Découvrez notre reportage vidéo : [ouest-france.fr](http://ouest-france.fr)