



## **POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ**

**Adresse postale** : chez Didier Le Reste, 5 rue Paul Dukas  
75012 Paris

**Courriel** : [convergence.rail@hotmail.fr](mailto:convergence.rail@hotmail.fr)

**Tél.** (Didier Le Reste, président) : 06 08 03 91 82

**Blog** : <http://www.convergence-nationale-rail.fr/>

À Monsieur Christophe FANICHET,  
Président-Directeur Général de SNCF Voyageurs

Le 28/07/2020

Monsieur le Président-Directeur Général,

Dans son discours du 14 juillet 2020, le Président de la République a assigné un rôle important au chemin de fer dans son plan de relance consécutif à la crise sanitaire, dans le cadre de la transition écologique, mentionnant notamment le développement des trains de nuit. Association regroupant près de 80 collectifs et comités d'usagers du train, des syndicats de cheminots, des élu-e-s, des collectivités, des citoyen-ne-s, militant pour la défense et le développement du service public ferroviaire, **la Convergence Nationale Rail** a toujours défendu le chemin de fer dans toute sa diversité, notamment les trains de nuit, dont nous avons dénoncé systématiquement la réduction dramatique de l'offre. Nous nous adressons donc à vous afin de connaître la façon dont vous prévoyez de mettre en pratique les annonces gouvernementales sur la relance ferroviaire. Même si nous avons de nouveau eu tort d'avoir raison trop tôt, nous actions positivement le fait que les trains de nuit PARIS-NICE et la PALOMBE BLEUE sont annoncées reprendre prochainement du service. C'est une dynamique qu'il convient d'amplifier.

Parent pauvre du transport ferroviaire de voyageurs sur longue distance depuis des années, le train de nuit bénéficie pourtant de nombreux atouts collectifs et individuels, au-delà de ceux, majeurs, communs à tous les chemins de fer (sobriété dans la consommation d'énergie et d'espace, sécurité) : il permet d'économiser souvent aux passagers une nuit d'hôtel, de parcourir certaines distances trop importantes pour un trajet ferroviaire diurne de durée raisonnable, ou de desservir des gares négligées par les autres grandes lignes pour limiter la durée de leur trajet. Il est complémentaire et non concurrent des TGV, des Intercités de jour et des TER. De surcroît, dans le contexte préoccupant de dégradation de milliers de voies ferrées du réseau français – situation dont il convient de sortir par des

investissements massifs, mais qui ne pourra pas être résolue du jour au lendemain – les trains de nuit, qui n’ont pas besoin de vitesses élevées (hors des trajets les plus longs), permettent de conserver ou rétablir *très rapidement* un lien ferroviaire attractif dans des secteurs où le rail a été mis à mal par des décennies de politiques de sous-investissement et de priorité absolue aux transports routier et aérien, pourtant les plus polluants qui soient.

Néanmoins, les trains de nuit français ont été réduits à une offre squelettique, et figurent toujours parmi les premiers à être supprimés en cas de perturbation sur le réseau ferré. De surcroît, à rebours complet des engagements de la France en matière environnementale, le service d’auto-train, largement complémentaire des trains de nuit, a été totalement arrêté par la SNCF en décembre 2019. Pour la Convergence Nationale Rail, cette situation est inacceptable, et une politique inverse de redéveloppement massif des trains de nuit doit être mise en place par la SNCF.

Les trains de nuit souffrent de sillons fragiles liés aux politiques de travaux sur l’infrastructure réseau. Nous préconisons une autre organisation des travaux qui garantisse la circulation des trains de nuit (éventuellement par des « itinéraires bis ») sans remettre en cause l’indispensable régénération et modernisation du réseau ferroviaire, ni s’effectuer au détriment d’autres circulations (notamment le fret). Nous demandons le retour du service d’auto-train, avec une tarification attractive et une offre lisible, couplé aux trains de voyageurs de nuit, ce qui permettrait, comme la SNCF savait très bien le faire par le passé, de limiter les besoins en sillons et en personnel ainsi que le coût du développement de ces services.

Le développement des trains de nuit suppose également de disposer de matériel roulant adapté en quantité suffisante : quelles sont les perspectives de commandes en la matière de la SNCF ? Alors que l’industrie française a beaucoup pâti de la crise sanitaire et que le gouvernement annonce un plan de relance où figure le ferroviaire, nous pensons que ce secteur peut et doit contribuer triplement à la relance : d’une part par sa propre relance, d’autre part par l’aide à la relance économique que le fret ferroviaire peut apporter, et également en suscitant la relance de l’industrie de construction ferroviaire.

Nous attirons également votre attention sur le fait que, quels que soient les progrès apportés par la technologie, le développement ferroviaire ne pourra se réaliser sans moyens humains. Il est temps de rompre avec les suppressions d’emplois répétées qui ont gravement affaibli la SNCF. Nous préconisons un plan pluriannuel de créations d’emplois, indispensable dans tous les métiers (le manque de conducteurs constitue évidemment un problème considérable, mais les fermetures de gares et guichets nuisent gravement aussi aux usagers, tout comme la baisse des effectifs de contrôleurs). Sans cela, le développement des trains de nuit signifierait la dégradation inacceptable d’autres services ferroviaires.

Nous prônons le retour à une offre riche, propre à satisfaire les besoins d’usagers aux profils variés, dans les trains de nuit, avec des couchettes de 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> classe mais aussi des sièges inclinables à petits prix. Nous demandons que les tronçons terminaux des liaisons nocturnes soient pleinement ouverts (sans réservation) au cabotage pour les voyageurs de proximité, aux mêmes conditions que les TER, afin d’étendre l’utilité et la fréquentation des

trains de nuit et favoriser une offre ferroviaire globale cohérente construite sur la base de la complémentarité des différentes circulations.

En matière de dessertes, quelles lignes prévoyez-vous d'ouvrir ou rouvrir, et selon quel calendrier ? La CNR milite pour le retour à un réseau finement maillé de trains de nuit pour toutes les longues distances de notre pays, aussi bien pour les lignes radiales que transversales. Le rétablissement des lignes nocturnes les plus récemment supprimées, notamment le Paris-Nice qui pourrait être couplé au Paris-Briançon sur une large partie de son itinéraire, devrait constituer la priorité. Au-delà du retour de liaisons régulières nombreuses, fréquentes et fiables, les trains de nuit saisonniers ou irréguliers devraient être de nouveau programmés pour répondre à la demande des grandes périodes de pointe touristiques ou à des besoins exceptionnels.

Le train de nuit connaît une renaissance remarquable dans de nombreux pays européens, et les opportunités qu'il offre pour augmenter le rayon d'action du rail rend la question des coopérations transfrontalières incontournables : nous aimerions également connaître les projets de coopération avec des opérateurs ferroviaires des pays voisins de la France afin de les exploiter.

Bien sûr, le renouveau des trains de nuit suppose des moyens financiers. La CNR ne cesse de dénoncer la concurrence déloyale subie par le rail de la part des compagnies aériennes à bas coût lourdement subventionnées malgré les conséquences écologiques néfastes de l'explosion de leur activité, ainsi que celle des autocars à longue distance, bien moins confortables et moins sûrs que le train, qui bénéficient d'une infrastructure routière de très bonne qualité et financée essentiellement par l'État. En tant qu'opérateur ferroviaire public, SNCF Voyageurs a une responsabilité devant la Nation pour la réalisation de transition écologique et l'aménagement du territoire. Il doit être doté par l'État des moyens financiers nécessaires à y parvenir. Quelles sont vos perspectives en matière de financement des trains de nuit dans le cadre d'une relance ferroviaire plus globale ?

Nous vous remercions par avance des réponses que vous voudrez bien nous apporter, que nous porterons à la connaissance de nos adhérent-e-s et sympathisant-e-s et plus largement, et vous prions de bien vouloir accepter, Monsieur le Président-Directeur Général, nos respectueuses salutations.

Le bureau de la Convergence Nationale Rail,

Didier LE RESTE, président

Philippe DENOLLE, vice-président

Aurélien DJAMENT, vice-président

Laurent RUSSEIL, secrétaire

Francis PORTES, secrétaire adjoint

Laurent JOUILLE, trésorier