

## Une semaine d'action pour le retour des trains de nuit

En 2017, l'État continue de supprimer les trains de nuit, qui sont pourtant une **alternative écologique à l'avion et à la voiture**, et un **service public essentiel** pour les territoires ruraux et excentrés. Alors que le secteur des transports est aujourd'hui l'un des principaux émetteurs de CO<sub>2</sub>, il est urgent d'agir contre la casse du réseau ferroviaire français et pour une **transition écologique dans les transports** !



Ainsi le 30 juin 2017 devrait circuler le **dernier train de nuit Paris-Tarbes-Hendaye-Irún** (appelé la « Palombe Bleue »), et l'État prévoit d'**abandonner en octobre la ligne Paris-Nice**. Pourtant, en 2018 il faudra toujours plus de 5h pour relier Tarbes et Paris, et plus de 5h30 pour un trajet Paris-Nice. Quant aux dernières **liaisons transversales**, reliant notamment Luxembourg et Strasbourg à Nice et à l'Espagne, elles ont été supprimées en 2016, en même temps que les trains de nuit vers la Savoie.

Le train de nuit constitue une alternative écologique à l'aviation **pour des voyages à l'échelle européenne** : il y a quelques années des trains couchettes reliaient Paris à Berlin, Munich, Rome, Barcelone ou encore Madrid. Mais aujourd'hui la plupart des voyageurs sont forcés de prendre l'avion, beaucoup plus polluant, ou de s'entasser dans des bus de nuit, moins sûrs et peu confortables.

Pour se débarrasser des Intercités de Nuit, l'État prétend qu'ils coûtent cher au contribuable. En réalité, il s'agit d'**un des modes de transport les plus proches de l'autofinancement**. Si l'on n'essayait pas de décourager les usagers avec des rames hors d'âge, des horaires peu attractifs et des correspondances absurdes, ils pourraient même être rentables. L'Autriche l'a bien compris, et c'est pourquoi elle relance un réseau de trains de nuit européens, qui aurait déjà atteint l'équilibre financier.

Qu'il soit rentable ou non, le train de nuit constitue **un outil d'aménagement du territoire**, qui permet de désenclaver les régions périphériques, et de relier les villes moyennes, pas seulement à la capitale mais aussi les unes aux autres. Il mérite donc d'être financé en tant que tel, et cela ne coûterait finalement pas si cher, en regard des milliards que nous coûtent les routes et les exemptions fiscales dont bénéficie le transport aérien.



**Sauver les trains de nuit est possible**, comme le montre l'exemple du Paris-Perpignan-Portbou : alors que cette ligne a été fermée en décembre 2016, la forte mobilisation des usagers a permis de convaincre l'État et la région Occitanie de le faire circuler à nouveau à partir du 6 juillet. Il est donc essentiel de montrer aux pouvoirs publics que **les usagers tiennent à ce service**, et que donner un second souffle aux Intercités de Nuit permettra de lancer la transition écologique dans les transports.

C'est pourquoi nous invitons tous les usagers, cheminots et élus à se mobiliser pour **exiger le maintien de ces trains d'avenir, pratiques écologiques et économiques**. Des actions auront lieu :

- le 29 juin à **Toulouse** à 10h30 devant la direction régionale SNCF
- le 30 juin à 20h à **Paris** Austerlitz au départ du dernier train Paris-Tarbes-Hendaye-Irún
- le 30 juin dans différentes gares du **Pays Basque**, au départ du train de nuit pour Paris
- le 1er juillet à 21h30 à **Tarbes**, au départ du dernier train Hendaye-Tarbes-Paris
- le 7 juillet à 19h30 en gare de **Perpignan**, pour fêter le retour du train de nuit
- le 8 juillet à l'arrivée du train de nuit à **Cerbère** et **Portbou**, sur la frontière espagnole
- d'autres actions à suivre partout en France : aux usagers de se mobiliser !

**Signez la pétition pour sauver les trains de nuit :**  
[www.change.org/p/ouiautraindenuit](http://www.change.org/p/ouiautraindenuit)

Plus d'informations sur [ouiautraindenuit.wordpress.com](http://ouiautraindenuit.wordpress.com)  
Rejoignez-nous en nous écrivant à [ouiautraindenuit@ntymail.com](mailto:ouiautraindenuit@ntymail.com)