

24 - Un train-hôtel de luxe, pour relier Paris à Briançon, en 2008 ou 2009.

Posté le : 09/01/2007

Par : R & G. Claraco

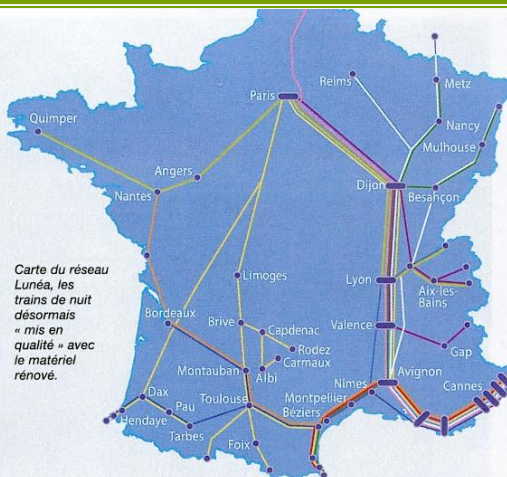
Catégorie :

Conjoncture, de l'arrivée du TGV...

conjoncture, de l'arrivée du TGV Méd relativement surcapacitaire, de celle des low-cost, comme EasyJet sur Nice. » Toutefois, les Services nuit, qui représentent les trois quarts de l'activité Corail de nuit, ont tendance à mieux se tenir que les autres Corail.

Le signal de départ de l'étape suivante est donné dans le décor de la gare d'Austerlitz, au cours de la « Nuit blanche » du 2 octobre 2004. Il y avait le Service nuit, il y a désormais le matériel qui va avec. C'est Corail Lunéa. Nouveau nom, nouveau logo, et surtout train « mis en qualité », comme on dit à Voyageurs France Europe. Une sorte de pendant nocturne en qualité du Téo qui vient de faire, de jour, ses premiers tours de piste sur Paris - Clermont-Ferrand, Nancy et Strasbourg.

Un ambitieux programme de modernisation des voitures est annoncé : d'ici 2007, 257 unités Corail vont être entièrement renouvelées. A l'occasion de la révision générale, il s'agit de repenser de fond en comble des voitures dont les premières sont sorties en 1975, les autres en 1984. Le Skai fait place au veulours, le marron beige au bleuté,



Carte du réseau Lunéa, les trains de nuit désormais mis en qualité avec le matériel renouvelé.

les couettes s'inscrivent dans le nouveau décor. Pour donner ce coup de jeune, le budget est conséquent : cinq millions d'euros.

Aujourd'hui, le train de nuit semble avoir retrouvé sa clientèle. Et le service de décembre 2006 n'a pas été marqué par des suppressions de dessertes. La dernière remonte à décembre 2005 et concernait le train de nuit Bordeaux - Lyon. Toutefois, certains horaires ou jours de dessertes ont été aménagés sur plusieurs trains

tels Hendaye - Nice, Hendaye - Genève, Paris - Bourg-Saint-Maurice ou encore Paris - Saint-Gervais.

Les prochaines suppressions de trains de nuit programmées répondent à une autre logique, celle de la lutte impossible contre la très grande vitesse... Ainsi, l'arrivée du TGV à l'Est en juin 2007 - gain de temps et confort - entraînera, logique économique oblige, la suppression des trains de nuit Paris - Strasbourg et Paris - Bâle.

Avec l'arrivée progressive des lignes à grande vitesse, les trains de nuit se sont repositionnés sur les marchés longue distance les plus réclamés par les voyageurs. Soit en complément du TGV, par exemple pour Nice, côté sud, et des trains Nord-Est - Sud-Est comme Strasbourg - Metz vers Nice. Parmi les destinations les plus demandées, on retrouve logiquement Paris - Nice, Paris - Toulouse ou encore Paris - Hendaye, et les trains de neige, en saison.

Pour 2006, la SNCF note une légère hausse du chiffre d'affaires pour un trafic stable. Et insiste sur l'importance de cette offre, certes très saisonnière et à destination d'une clientèle « privé-loisirs », vitale pour « mieux absorber les périodes de pointe de trafic ».

Les trains de nuit auraient donc un avenir. Reste la nostalgie qu'évoquent ces clichés en noir et blanc qui appartiennent aux archives de *La Vie du Rail* : volutes de cigares ou franche convivialité. Le cadre s'est aseptisé, tranquillisé, sécurisé, mais il a retrouvé son public. Et même, pour certains, ses rêves. Dans les Hautes-Alpes, le conseil général rêve tout éveillé de wagons-lits de luxe, style Orient-Express, qui rouleraient entre Briançon et Paris. Climatés, confortables, silencieux. Bref, dans le nouvel air du temps.

Pascal GRASSART

Le Paris Hautes-Alpes Hôtel, un train de nuit de luxe pour la neige

Un train-hôtel de luxe, pour relier Paris à Briançon, en 2008 ou 2009. Projet en l'air ? Il n'en est rien. L'idée, lancée par le conseil général des Hautes-Alpes, fait l'objet d'une large consultation auprès des 120 000 habitants. Plus de 900 réponses sont en cours de dépouillement pour cette enquête qui se poursuit jusqu'en janvier. Mais les premiers résultats sont des plus positifs. A l'origine de ce projet, une constatation toute simple : le département est sans doute le plus enclavé de France. Et si le train de nuit Paris-Briançon est considéré comme attractif en termes de rapport qualité-prix, une partie importante de la clientèle potentielle est dissuadée par le niveau de confort jugé « trop spartiate, le manque d'intimité, le niveau limité des prestations ». Le conseil général envisage la mise en place dans les trois ans d'une offre complémentaire, celle d'un véritable train-hôtel. Il s'agit de transformer le

handicap du temps de parcours, excessif, en atout et d'offrir « une vraie nuit avec de vraies chambres, dans de vrais lits, avec une vraie douche et de vrais WC et une climatisation performante ». Déjà, une délégation d'élus et de techniciens a testé à Madrid les trains-hôtels de la génération 2007. Ils doivent essayer, prochainement, le prototype Siemens. Il est ensuite envisagé d'en acquérir ou d'en louer. La mise de fonds initiale est estimée à 50 millions d'euros pour mettre en place le Paris Hautes-Alpes Hôtel, qui offrirait 150 places hôtelières dans chaque sens, tous les jours, et s'assurer la première année de lancement. Quant à la viabilité économique, elle serait assurée à partir de 100 personnes par jour et par sens, avec un prix de vente situé entre 200 et 300 euros la nuit. A 200 personnes, ce prix serait inférieur à 150 euros. Est-ce réaliste ? L'enquête devrait apporter des éléments de réponse. P. G.

En quelques lignes...

- Les clients des trains de nuit voyagent principalement pour motif privé/loisir. Les périodes de forte occupation des trains de nuit sont la pointe neige, les vacances de Noël, les ponts des 14 juillet et du 15 août.
- Fin 2005, 3,5 millions de voyageurs avaient emprunté Corail Lunéa.

Rétrospective 2006

- "SONDAGE "TRAIN-HOTEL" CONSEIL GENERAL HAUTES ALPES"
- Les Hauts Alpains prennent leur propre transport en main.
- "Voyage d'Etude"
- La Croisière ferroviaire.