



COMMUNIQUE DE PRESSE

LA GOUVERNEMENT ANNONCE
LA SUPPRESSION DES TRAINS DE NUIT
PARIS-ST GERVAIS et PARIS-BOURG ST MAURICE

Annecy, le vendredi 19 février 2016

Le Gouvernement vient d'annoncer la suppression de la plupart des trains de nuit dont les liaisons **Paris – Saint-Gervais et Paris – Bourg-Saint-Maurice**. Cette liaison fait partie intégrante des trains d'équilibre du territoire, dont l'État est l'autorité organisatrice. **Les trains de nuit sont les seuls transports publics relevant de l'État dans les deux départements savoyards**. Les Alpes du Nord ne bénéficient ni d'Intercités de jour et ni de relations aériennes avec des obligations de service public).

Les trains de nuit Paris – Saint-Gervais et Paris – Bourg-Saint-Maurice circulent à un rythme quotidien hiver comme été et les vendredis, samedis, dimanches soit environ **230 jours dans l'année**. L'exploitation de ces trains est rationalisée par une circulation jumelée des rames à destination de Saint-Gervais et de Bourg-Saint-Maurice entre Paris et Chambéry. Les trains de nuit Paris – Saint-Gervais et Paris – Bourg-Saint-Maurice constituent une **offre de transport incontournable pour l'accès aux vallées de la Tarentaise** (gares d'Albertville, Moûtiers, Aime-La-Plagne, Landry et Bourg-Saint-Maurice) **et de l'Arve** (gares de La Roche-sur-Foron, Cluses, Sallanches-Combloux-Mégève et Saint-Gervais) **tout au long de l'année**. En effet, la desserte TGV sur ces destinations est assurée uniquement les vendredis, samedis et dimanches en hiver et les samedis en été, soit moins 80 jours dans l'année. Les trains de nuit sont donc les seuls trains à offrir tout au long de l'année un accès direct depuis la capitale (sans changement à Chambéry, Annecy, Bellegarde ou Lyon Part-Dieu) aux villes et stations de Tarentaise et de la vallée de l'Arve. Les stations des Pays de Savoie concentrent les 2/3 des 54 millions de journées skieurs en France (générant 1300M€ de chiffres d'affaires pour les exploitants des stations). Une part non négligeable de ces touristes emprunte les trains de nuit entre Paris et les Alpes, tout en économisant une journée de trajet et une nuit d'hôtel. Les week-ends d'hiver, **les trains de nuits sont victimes de leurs succès**. Pour répondre à la demande très importante lors des pointes hivernales, SNCF met en place un triplage du train de nuit Paris – Bourg-Saint-Maurice, en plus du train de nuit régulier et d'une quinzaine de TGV entre Paris et la Tarentaise. **La fréquentation et le remplissage des trains nuit entre Paris et les Savoie¹ restent conséquents** et supérieurs aux relations Paris – Briançon, Paris – Rodez, les deux seules liaisons que le Gouvernement a décidé de conserver.

Les arbitrages du Gouvernement sont basés sur le fait que *les autres lignes de nuit desservent des territoires qui bénéficient d'offres alternatives de mobilité de bon niveau, ou qui vont prochainement s'améliorer*. Visiblement **le Gouvernement commet une grave erreur d'appréciation sur la qualité et le devenir des dessertes ferroviaires alternatives aux trains de nuit Paris – Saint-Gervais et Paris – Bourg-Saint-Maurice**. Or, les temps de parcours vers

¹Hors renforts hivernaux, la composition du train de nuit Paris – Chambéry (tronc commun aux dessertes Paris – Saint-Gervais et Paris – Bourg-Saint-Maurice) est de 10 voitures (2 voitures avec des sièges inclinables, 4 voitures couchettes en 2^{de} classe et 4 voitures couchettes en 1^{ère} classe).

la Tarentaise ne seront éventuellement améliorés qu'avec la section Lyon-Chambéry du Lyon-Turin en 2030 et aucun aménagement vers le pays du Mont-Blanc n'est prévu.

L'ARDSL a pris le temps d'analyser les solutions ferroviaires alternatives aux trains de nuits. En cas de suppression des trains de nuits, SNCF Voyages n'envisage pas d'augmenter les dessertes TGV de la vallée de l'Arve ou de la Tarentaise. L'offre actuelle est déjà concentrée sur les seules périodes où l'entreprise juge rentable d'envoyer des TGV jusqu'à Bourg-Saint-Maurice et Saint-Gervais. En cas de suppression des trains de nuit et hors desserte TGV saisonnière :

- le dernier départ de Paris pour rejoindre la vallée de l'Arve serait à 15h11 le samedi et 16h11 du dimanche au jeudi et à 19h11 le vendredi (TGV Lyria jusqu'à Bellegarde, puis correspondance TER) contre un départ du train de nuit vers 23h.
- le dernier départ de Paris pour Chamonix serait à 15h11 le samedi et à 16h11 du dimanche au vendredi (TGV Lyria jusqu'à Bellegarde, puis deux correspondances TER) contre un départ du train de nuit vers 23h..
- Le dernier TGV au départ de Paris pour Chambéry, Aix-les-Bains et Annecy est à 18h45 du dimanche au vendredi et à 16h45 le samedi .contre un départ du train de nuit vers 23h.
- Le dernier départ de Paris pour rejoindre la vallée de la Tarentaise serait à 16h45 avec un TGV jusqu'à Chambéry, puis une attente de 52 min avant d'emprunter un TER .contre un départ du train de nuit vers 23h.
- Pas d'arrivée à Paris avant 11h15 du lundi au samedi et avant 13h02 le dimanche depuis la Tarentaise, contre une arrivée du train de nuit avant 7h.
- Le premier TGV Annecy – Aix – Chambéry arrive à Paris à 9h15 du lundi au samedi et à 13h23 le dimanche contre une arrivée du train de nuit avant 7h.
- Pas d'arrivée à Paris avant 10h49 depuis la vallée de l'Arve contre une arrivée du train de nuit avant 7h.
- Pas d'arrivée à Paris avant 12h49 depuis Chamonix contre une arrivée du train de nuit avant 7h.
- La suppression des trains entraînerait donc une dégradation significative des relations entre les Savoie et Paris, à un point tel que le maintien des liaisons de nuit Paris-Alpes du Nord est indispensable, comme celles de Paris-Alpes du Sud (Briançon).

Les arguments pour la poursuite de cette liaison sont nombreux :

Economie touristique : sans ce train, l'accès aux stations pour un séjour de 2 jours est impossible. Ainsi, c'est une partie des courts séjours qui n'auraient plus lieu dans les stations savoyardes et une désaffection de la fréquentation.

Environnement : ces trains sont 100% en traction électrique. Alors qu'une étude de la Région révèle que 85% des touristes viennent en voiture au pays du Mont-Blanc, alors que les problèmes de pollution sont colossaux, le report des flux vers la route ou l'avion généreront encore davantage de pollution atmosphérique. Les polluants routiers contiennent 380 substances nocives, dont 30 cancérigènes. 80 médecins du département de la Haute-Savoie ont tiré la sonnette d'alarme début 2014 et l'ARS affirme qu'au moins 40 décès par 100.000 habitants sont à déplorer dans la vallée de l'Arve, en lien avec la pollution de l'air. Une pétition de plus de 4.000 signatures a été remise par l'ARDSL et Inspire en juillet 2015 pour demander davantage de trains contre la pollution.

Pour toutes ces raisons, l'ARDSL va se rapprocher des élus pour envisager avec eux comment établir un maintien de cette liaison et envisager les alternatives possibles à la volonté manifeste de la SNCF d'abandonner ces trains. Nous allons ainsi étudier quels autres opérateurs publics pourraient se positionner sur cette relation (chemins de fer italiens THELLO-Trenitalia, chemins de fer russes RZD...)

Contact Presse : Claude Brasier – Président ARDSL – 06 62 21 30 69