

LE DOSSIER DU JOUR | EN HAUTE-SAVOIE ET AIN

"Vallée blanche" risque de disparaître le 1^{er} juillet si aucun opérateur privé ne se manifeste. Reportage

Paris/Saint-Gervais de nuit

Récit
d'une nuit
dans le train,
de
Saint-Gervais
à Chambéry...

Vendredi soir, dans le calme de la gare de Saint-Gervais-les-Bains/le Fayet, le train de nuit est là, au quai 1. C'est le train Corail Intercités 5 596 de nuit, dénommé auparavant "Lunéa" et encore avant tout simplement le "Train de nuit" ou "Train couchettes". Les deux contrôleurs veillent et pointent les voyageurs qui arrivent afin de remplir leur schéma de réservations.

De sept à neuf voitures pendant les vacances scolaires

Ceux qui ont choisi la version économique sont installés dans la voiture à sièges inclinables avec repose jambes dont l'éclairage est adapté à un trajet nocturne. Le train est composé également d'une voiture de première classe à quatre couchettes par cabine et trois voitures de seconde classe à six emplacements dans chaque compartiment. Dans les temps forts des vacances scolaires la rame atteint parfois de sept à neuf voitures.

De son vrai nom commercial, que peu connaissent, le "Vallée blanche" va partir. À bord, les voyageurs s'installent laborieusement en remontant les couloirs afin d'accéder à leur compartiment. Les plus pressés se couchent tout de suite alors que d'autres errent dans le couloir à la recherche d'une prise "rasoir" pour recharger leur téléphone.

Aux arrêts de Sallanches, puis Cluses, le train charge encore beaucoup de voyageurs. La mixité d'âges, d'origines sociales ou de motifs de déplacement est évidente. Certains rentrent de séjours comme ces Rennais ou cette jeune Picarde de Beauvais encore tout estourbie d'un survol du mont Blanc en hélicoptère la veille de son retour : « C'est sûr que pour nous c'est compliqué de venir profiter de la montagne et ce train est bien pratique car je serai chez moi vers 10 heures pour profiter de tout mon week-end. En plus, il y avait une très bonne promotion au



Les utilisateurs du train de nuit Saint-Gervais/Paris, dont le nom officiel est "Vallée blanche" sont de tous âges, sexes et profils sociaux. Photo Le DL/D.Z.

niveau tarif. »

Un train « absolument indispensable »

L'un des Bretons, lui-même cheminot, regrette déjà le train de nuit : « Je le prends depuis si longtemps pour venir l'hiver, il est absolument indispensable car on voyage tranquille et reposé dans un bon confort, bien meilleur qu'un train classique ou assis dans un TGV. »

D'autres voyageurs vont passer le week-end à Paris ou même au-delà comme moi qui vais à Lille où je serai vers 9 heures. Sans le train couchette, séjourner à Paris revient à partir à 18 heures du Fayet ou du Chablais mais au prix d'une nuitée de plus le vendredi soir. Idem au retour où il faut prévoir de partir de la gare de Lyon à 19 h 11 dernier carat pour Évian mais 17 h 11 pour rejoindre la vallée de l'Arve jusqu'au Fayet. Alors que le train de nuit quitte Paris vers 22 h 25 pour arriver au pied du Mont-Blanc à 8 h 44 le lendemain, ce qui

laisse même le temps de se faire un restaurant avant le départ.

À Chambéry, raccordement avec le train venant de Bourg-Saint-Maurice

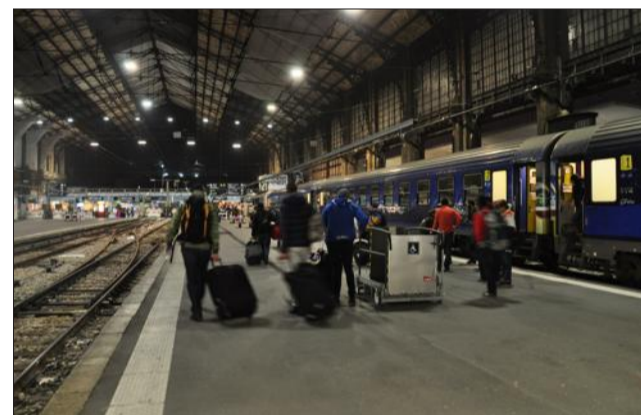
Ainsi, avec le Corail Intercités de nuit on peut quasiment profiter des deux jours du week-end en Haute-Savoie ou à Paris et ses alentours à une ou deux heures de TGV, soit le Nord ou la façade Atlantique. Sur les 214 places disponibles dans le Corail couchette, dont 36 en première classe, plus de la moitié sont prises après le départ de Chambéry, dernier arrêt commercial avant Dijon et Paris. Côté sièges inclinables, une vingtaine de personnes sont installées. À Chambéry, la rame arrivant de Saint-Gervais est raccordée à la partie déjà arrivée de Bourg-Saint-Maurice un peu avant. Ce train va lui aussi disparaître laissant les TGV seuls maîtres des relations Paris/Savoie.

Daniel ZORLONI

... et de Chambéry à Paris

À bord de ce qui est à présent une longue rame de plus de dix véhicules (lire ci-contre), l'ambiance est feutrée et la qualité de ces voitures Corail, contraction de "Confort sur rail", ne se dément pas depuis la grande révolution qu'elles ont apportée aux trains français dès le milieu des années 1970. Le bruit de roulement est à peine perceptible sur des voies qui, finalement, ont relativement bien été renouvelées avec la disparition des joints de rails et un nivellement qui supprime le tangage, qui n'était pratique que pour bercer les plus insomniaques.

Ce n'est pas un rapide au sens propre, roulant parfois à 160 km/h mais pouvant muser à 40 km/h laissant même parfois la priorité aux express fret nocturnes. L'arrêt en gare de Dijon a la réputation d'être une étape au cœur de la nuit et du sommeil profond des voyageurs si délicatement



La gare d'Austerlitz à Paris, terminus pour le train mais pas pour ses passagers qui poussent pour certains vers le Nord et l'Ouest de la France. Photo Le DL/D.Z.

abordée par les conducteurs que personne ou presque n'est réveillé ni par le ralentissement à quai, ni le redémarrage.

Bien plus confortable qu'un TGV

Vers 5 h 30, les aiguillages du complexe de Melun réveillent les premiers voyageurs alors que le train rentre en grande banlieue parisienne. Il ralentit, accélère, semble chercher à se faufiler dans le trafic fret nocturne avant que les trains

banlieusards ne débutent leur manège.

Peu après 6 h 30, le train couchette vient mourir au fond des voies de la gare blafarde et quasiment vide de Paris Austerlitz. Sur le quai, le flot incessant de voyageurs qui descendent est massif tant et si bien que l'on dirait le débarquement d'un routinier TGV en pleine journée. Voilà donc un train qui était bien rempli.

Avec ou sans bagages, vacanciers, déplacements légers en famille, étudiants... On retrouve de tout dans ce train de

nuit qui semble remplir parfaitement sa mission de service public. Pourtant, d'ici quelques mois, tous ces voyageurs seront peut-être contraints de prendre le TGV, la « solution alternative équivalente » mise en avant par le ministère des Transports lors des premiers coups de semonce à la mort du Corail Lunéa "Vallée blanche".

Mais voyager avec les jambes pliées sur des sièges prévus pour des trajets de quatre heures maximum et se faire embêter par le voisin qui veut aller aux toilettes ou au bar, est-ce vraiment une alternative équivalente au fait de dormir confortablement dans un petit duvet, tête sur oreiller et boules Quies dans les oreilles ?

« Il faut le sauver ce train ! »

Curieusement, parmi les voyageurs questionnés, pas un seul n'est vraiment convaincu de la logique de la disparition du train de nuit. D'ailleurs, le message revient plusieurs fois, naturellement : « Il faut le sauver ce train de nuit ! »

D.Z.

Et maintenant, que va-t-il se passer ?

Aujourd'hui, la reprise de l'exploitation de la relation ferroviaire entre Paris et les Savoie est au cœur des débats bien plus que sa disparition. Pour les voyageurs qui n'ont cure des tractations et obligations entre SNCF et les pouvoirs publics quant à la suite de l'histoire du train de nuit, l'important est déjà de savoir quelles seront réellement leurs alternatives d'ici le nouveau service annuel en juin.

Sauf que la clôture du dépôt des dossiers d'intérêt des éventuels opérateurs privés ou territoriaux n'aura lieu qu'à la fin du même mois. Il faudra donc encore compter tout l'été pour le montage des dossiers d'appel d'offres avec cahier des charges... Et encore personne ne sait



Le seul espoir du train de nuit pour poursuivre son aventure : être repris pas une société privée. Photo Le DL/D.Z.

dire si SNCF, et donc le gouvernement, sont prêts à maintenir la relation pour la période estivale.

D.Z.

TV MAGAZINE le dauphiné libéré

version femina le dauphiné

PARFUMS LA GRANDE EVASION

TENDANCE ON ENLEVE LES MANCHES

ado IL N'EST PAS AMOUREUX C'EST GRAVE?

MARÂTRES Pourquoi tant de haine...

LE COMÉDIEN INCARNE LE MAIRE DE LA CITÉ PHOCEENNE DANS "MARSEILLE", LA SÉRIE PRODUITE PAR NETFLIX ET CODIFFUSÉE SUR TF1.

Juliette Binoche "j'avais envie d'une comédie"

Semaine du 9 au 15 mai 2016

Retrouvez ce dimanche

TV MAGAZINE & version femina

le dauphiné libéré