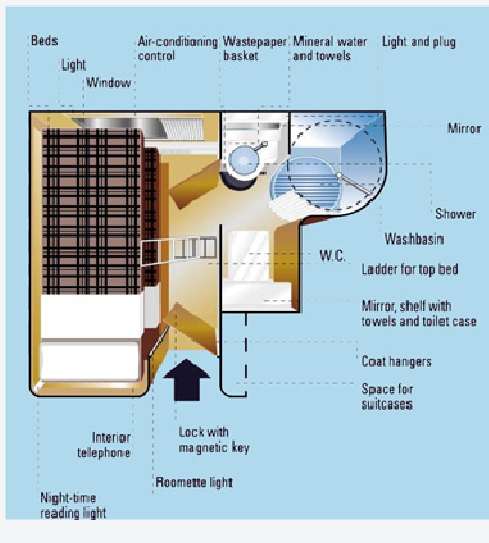


SNCF : La fin du vrai voyage ferroviaire ?

Avec l'entrée du service d'hiver, la SNCF a discrètement amplifié son repli du secteur des trains de nuits. Savamment éclipsés par une communication soutenue sur les premiers TGV directs entre Barcelone et Paris, la SNCF a simultanément retiré ses derniers trains hôtels du service France – Espagne. La fin de ces trains mythiques qu'étaient le Pablo Casals entre Barcelone et Paris et le Juan de Miro entre Madrid et Paris ont sonné le glas des dernières vraies croisières ferroviaires en France. Ce travail de réorientation du marché vers le TGV avait déjà commencé avec la suppression des voitures lits qui offraient une alternative aux nuitées d'hôtel que l'on doit obligatoirement associer aujourd'hui aux déplacements en TGV sur les distances importantes. Ce basculement de prestation clos définitivement la croisière ferroviaire SNCF au profit d'une mobilité normalisée sur des matériels diurnes à haute densité dérivés des trains de banlieue à deux niveaux.



Grand class sleeper



La disponibilité des trains hôtels pourrait être une opportunité de modernisation des prestations pour les derniers trains de nuit circulant en France. Cette opportunité à saisir par l'autorité organisatrice des transports TET pourrait être un signe fort vers les territoires ruraux et excentrés. Ce matériel pourrait offrir un créneau test pour libéraliser certaines relations nocturnes déjà subventionnées et vouées à disparaître.



Ce type de prestation qui intègre le voyage, la restauration et la nuit d'hôtel, le tout en temps masqué pendant le trajet, est loin d'être un produit hors de prix e. Il est toujours un produit croisière qui met très haut la qualité du voyage tout en étant éco compatible par les économies d'énergies qu'il engrange au regard des consommations des automotrices à grande vitesse. Pour la SNCF, le choix est désormais clair. Que ce soit sur les services à grande vitesse ou sur les services des trains d'équilibre de territoire, seules les automotrices sont retenues. Ce choix fait basculer le transport du voyage vers la mobilité. Ceux qui voudront une croisière ferroviaire éviteront à l'avenir les services SNCF. Libéraliser le créneau des trains de nuit pourrait générer des incitatives comme l'a montré Thello entre France et Italie ou encore comme le propose la DB vers l'Allemagne.

