

J'ai pris le train de nuit, et c'est la vie

8 décembre 2017 / Vanessa Vertus (Reporterre)



En France, les trains de nuit disparaissent, concurrencés par les lignes à grande vitesse et l'avion. À Toulouse, la ville d'Airbus, le train de nuit reste cependant une option pour se rendre à la capitale. Un voyage devenu exotique. Reporterre a fait l'aller-retour.

-
- **Actualisation** - Les collectifs « Oui au train de nuit » et « Rendez-moi mon train » organisent un rassemblement, en pyjama et en chansons, avec des mouchoirs à la gare d'Austerlitz, ce vendredi 8 décembre de 20h à 21h19. En effet à 21h19 partira le dernier « Train bleu », train de nuit Paris-Nice en service depuis 127 ans. Le TGV, l'avion, le car ne proposent pas un moyen de transport aussi pratique et aussi écologique que ce train de nuit, indique le Collectif, qui explique : « *c'est pour cela que nous redisons, avec nos mouchoirs et nos peluches, en pyjamas et en chansons : 'Ce n'est qu'un au revoir, train de nuit'* ». Le collectif a lancé une pétition comptant plus de 27 000 signatures : [voir ici](#).

- Lire ci-dessous notre reportage sur le Paris-Toulouse, Toulouse-Paris, réalisé pendant deux nuits, et publié d'abord le 11 juillet 2017.

- *Toulouse-Paris-Toulouse (reportage)*

Prendre son temps est peut-être le meilleur conseil à donner à une personne souhaitant aller à Paris depuis Toulouse. En l'absence de ligne à grande vitesse, les trajets en train sont longs, très longs — près de six heures pour les plus courts d'entre eux. Pour rejoindre Paris, nombre d'habitants de la Ville rose choisissent la facilité et passent par l'aéroport. Le trajet est réduit — 50 minutes —, mais le bilan carbone, beaucoup moins. Avec deux vols par heure, les Toulousains appellent l'avion « *la navette* ». Sinon, il y a donc les trains et parmi eux, ceux de nuit.

Toulouse, un mercredi soir à la gare Matabiau. Mis à part quelques agents à casquette bleue, les quais sont vides. Un petit passage devant les contrôleurs pour vérifier les billets et me voici partie pour huit heures de trajet. Il est 22 h 30, le train démarre, début d'une pièce en cinq actes.

Acte I : « Vous n'êtes pas claustrophobe ? »

« *Bonjour, je suis votre camarade de cellule !* » lance l'air enjoué un homme à ses voisins pour la nuit. La blague fait sourire, mais sonne juste tant la promiscuité est grande. En seconde classe, les couchettes — six par cabine, trois de chaque côté — sont étroites. L'espace entre chacune est réduit le plus possible. Impossible par exemple de tendre complètement le bras une fois allongée. Grand luxe toutefois, la SNCF offre un *pack voyage*. Couverture aux allures de sac de couchage et dans un filet collé au mur, une bouteille d'eau, des bouchons d'oreilles et des lingettes nettoyantes.



Ce mercredi soir, il y a dans ce train les taiseux, journal ou tablette entre les mains et écouteurs aux oreilles. Et puis, les causeurs nostalgiques. Éric en fait partie. Le train de nuit, il le prend depuis longtemps. « Il y a plus de vingt ans, ce train s'appelait la Palombe bleue. Il faisait Tarbes-Paris en passant par Toulouse. On pouvait faire le voyage avec sa voiture, il y avait des wagons spéciaux pour les autos. Aujourd'hui, c'est fini, le train de nuit vit ses dernières heures. Toutes les lignes ferment peu à peu, celle-ci, je crois que c'est pour juillet », m'explique-t-il.

Acte II : L'ombre de Bruxelles

Les rumeurs qui évoquent la suppression de la ligne Paris-Toulouse sont récurrentes. Une idée fautive selon Jacques, contrôleur depuis vingt-et-un ans. Ce qui est clair pour lui, en revanche, c'est le désengagement progressif de la SNCF, et donc de l'État, des Intercités de nuit, dont les lignes sont coûteuses et déficitaires. « C'est une décision politique. Les logiques appliquées au transport de marchandises avec des sociétés privées mises en concurrence seront bientôt celles des trains pour usagers. Sur le sujet, le ministre français des Transports n'a pas son mot à dire, c'est l'Union européenne qui décide. Puisque M. Macron n'a aucun souci à remplacer des trains par des bus et ne voit aucun problème à libéraliser totalement le transport, il appliquera à 100 % les politiques qui lui seront dictées par Bruxelles », dit Jacques. La nuit est tombée. Dans le couloir, les yeux n'observent plus aucun paysage à travers les vitres et les oreilles absorbent un silence quasi religieux.



Acte III : Pause enfumée

À 1 h 30, le train s'immobilise. Nous sommes dans le Limousin, en gare de Brive-la-Gaillarde. Changement d'équipe, Jacques rentre chez lui, mais son collègue Frédéric, lui, reste à bord. Le quai est désert, à l'exception d'un homme qui s'avance vers nous. Les yeux rouges, il n'a pas fumé que du tabac. « Est-ce que vous auriez l'amabilité de me donner une bouteille d'eau ? » demande-t-il, avant d'ajouter : « C'est comme ça qu'on dit, non ? » Les fumeurs de cannabis ou les buveurs d'alcool aiment aussi le train de nuit. « C'est un public qu'il faut savoir gérer », m'explique Frédéric, d'un ton placide. À 2 h 5, nous repartons. En

ouvrant la porte de ma voiture, je constate que mes voisins de cabine dorment tous. Je décide d'en faire autant. Seuls le bruit des rails et les légères secousses rappellent que nous passons cette nuit dans un train.

6 h 25. « *Nous arriverons à Paris-Austerlitz dans 25 minutes* », avertit le haut-parleur. Alors que nous traversons la banlieue parisienne, chacun prépare ses affaires, encore à moitié endormi. Le paysage a changé, pavillons et immeubles hauts se succèdent.

Intermède jusqu'au trajet retour

22 h 13, un samedi soir, gare d'Austerlitz, à Paris. Une jeune femme promène Nougat, son chien, sur le quai. Elle a payé sept euros en plus pour voyager avec lui et tente de lui faire lever la patte avant que le train ne ferme ses portes. « *Je viens de le récupérer à Paris et je rentre avec lui. Tout ce que j'espère, c'est qu'il ne va pas faire ses besoins dans le train et être sage* », explique-t-elle, un peu stressée.



Acte III : En marche ou pas, telle est la question ?

La scène du chien a fait rire Alexandre et Mounir. Le premier, 24 ans, étudie la géographie et se rend à Pau, le second, 21 ans, étudiant en management des entreprises, rentre chez ses parents à Toulouse. Ils ne se connaissaient pas avant de prendre ce train et se sont pourtant lancés dans une grande discussion sur la politique. Alexandre milite activement, il a été délégué syndical dans la grande distribution et a travaillé pour la campagne de Séverine Ghedjati, candidate à la députation de la France insoumise à Pau. Mounir est moins politisé, mais trouve intéressante l'idée de « *libéraliser le travail* ». « *J'aime le modèle américain. Si je suis patron d'une entreprise et que j'ai moins d'activité, il est normal que je me sépare de certains de mes employés. Quand l'activité reprend, les embauches aussi* », explique le Toulousain. « *Ce que tu prônes, c'est un système qui aggrave la précarité. Les salariés, ce sont des vies derrière, pas une variable d'ajustement* », répond Alexandre. En désaccord, les deux jeunes hommes poursuivent pourtant la discussion sourire aux lèvres.

Acte IV : Terminus multiples

Cet Intercités a la particularité de desservir trois terminus : Toulouse, Latour-de-Carol (Pyrénées-Orientales) et Rodez (Aveyron). Chaque destination a ses voitures attitrées. Lors des arrêts en gare, certaines sont détachées et prennent alors une autre direction. Des annonces expliquent ce fonctionnement en début de voyage, mais il n'est pas rare que certains passagers l'oublient. « *Parce qu'ils ont un voisin qui ronfle, ou qui est bruyant, il arrive que des passagers changent de place. C'est comme ça que certains qui pensaient arriver à Toulouse se sont retrouvés à Rodez* », m'explique David, l'un des contrôleurs, alors que nous sommes dans une cabine vide de première classe. « *Excusez-moi, mais vous comptez encore discuter longtemps ?* » nous interrompt gentiment un passager. « *La clientèle de la première classe est un peu particulière, ils ont payé pour être au calme* », commente avec un petit sourire le contrôleur.



Acte V : Le moment d'insomnie

1 h 45 du matin, toutes les cabines des voitures avec couchettes sont fermées. Dans les voitures trois, quatre et cinq, changement de décor. Les clients sont assis sur des sièges un peu plus inclinables que ceux d'un avion, mais guère plus. Aucun siège ou presque n'est vide, tous les passagers dorment, sauf un. Lunettes sur le nez, il lit tranquillement. « *Je suis un oiseau de nuit, je ne dors jamais avant trois heures du matin* », me confie-t-il. Une voiture plus loin, un couple très jeune joue aussi les oiseaux de nuit, mais malgré lui. Seuls dans le compartiment, ils ne trouvent pas le sommeil. « *On a payé 110 euros chacun. À ce prix, j'aurais préféré dormir sur une couchette, mais nous avons pris nos billets trop tard et il n'y avait plus de place en cabine. On ne refera pas l'erreur deux fois* », raconte la jeune femme.

6 h 30, le lendemain. Le train arrive en gare de Toulouse-Matabiau. Sur le quai, je retrouve Mounir et Alexandre, les deux étudiants, pas trop réveillés. Ils me confient avoir passé une bonne partie de la nuit à discuter. Ils ont partagé leur cabine avec Mathieu, étudiant à Sciences po. Ravi lui aussi de refaire le monde avec des inconnus et « *qui aime bien Méluce* », me confie Alexandre tout sourire avant de préciser : « *On n'a pas parlé que de politique, mais de la vie, de tout et de rien.* »

Tous les prénoms ont été changés à l'exception de ceux des trois étudiants.

Lire aussi : [Le train perd ce qu'il « avait d'imprévu, de rencontre et de poétique »](#)

Source : Vanessa Vertus pour *Reporterre*

Photos : © Didier Labetrandie

- Emplacement : Accueil > Editorial > Reportage >
- Adresse de cet article : <https://reporterre.net/J-ai-pris-le-train-de-nuit-et-c-est-la-vie>