

# Un train de nuit pourrait en cacher un autre

Le Premier ministre Jean Castex a embarqué hier soir à bord du premier train de nuit reliant Paris à **Nice**. Un voyage inaugural qui pourrait n'être qu'une étape.

Ce n'est pas Hercule Poirot, le héros d'Agatha Christie, mais Jean Castex en personne qui débarquera ce matin, à 9 h 06, du « Train bleu ». C'est ainsi qu'au temps de la romancière on appelait le train de nuit reliant la capitale à la Côte d'Azur. À son inauguration, en 1883, les rails courraient même de Calais à Rome. Mais au fil des décennies, le luxe des wagons d'antan a disparu. Cet itinéraire tout en languueur a été relégué en seconde classe par le TGV. Jusqu'à sa suppression un soir de décembre 2017. Une mise en sommeil qui n'aura été que temporaire.

## Ministre en couchette et annonces en soute

Pas de petit meurtre en cabine, mais une résurrection en grande pompe pour ce voyage inaugural. Le Premier ministre n'a pas hésité à embarquer pour cette nouvelle aventure ferroviaire. Car c'est bien de cela qu'il s'agit. La remise en service du Paris - Nice, qui n'a plus d'express que le nom, pourrait n'être qu'une première étape.

Le gouvernement profite de cette occasion pour annoncer son plan Marshall en faveur du rail. Dans le cadre des investissements de relance, plus de 6 milliards d'euros seront consacrés au réseau ferré. « Le double de ce qui était dépensé habituellement », a précisé Jean Castex. Notamment pour la réouverture des lignes de nuit. Il n'en existait plus que deux, mais dès le début de l'année, le ministre des Transports, Jean-Baptiste Djebbari, n'a pas caché son « ambition » d'en avoir « une dizaine d'ici à 2030 ».

Pourquoi ce retour vers le passé ? « Nous rouvrons ce soir des choses que l'on avait peut-être trop rapidement sacrifiées », a reconnu le Premier ministre juste avant d'embarquer à Austerlitz. En 2017, c'est sur l'autel de la rentabilité que cette liaison nocturne avec Nice avait été abandonnée. Difficile de croire que la donne financière ait radicalement changé depuis. À moins que les conséquences de la crise sanitaire n'aient rebattu les cartes. Notamment sur le tapis vert de l'Environnement.

L'hôte de Matignon a d'ailleurs insisté sur la « dimension écologique » de ces trajets de nuit.

## Un rééquilibrage train / avion

« Il s'agit d'inverser une tendance », avance le Premier ministre. Le collectif « Oui au train de nuit », très engagé dans la défense du rail, plaide pour un « rééquilibrage de la concurrence entre le train et l'avion » et propose même de « diminuer la TVA sur les billets de train » tout en fixant « un prix plancher pour les billets d'avion ». Le collectif rappelle que le gouvernement n'aurait en réalité d'autre choix que de suivre cette voie puisque la Loi d'Orientation des Mobilités lui a imposé de mener une étude sur la question. Au sommet de l'État, on annonce la publication imminente de cette feuille de route définitive. Reste à savoir jusqu'où elle ira. Nice n'en serait pas le terminus mais plutôt le point de départ.

ERIC GALLIANO

1 - Le mystère du Train bleu.



## « Plus simple et plus convivial que l'avion »



Carine Laza et sa maman. (Photo Eric Ottino)

Carine Laza, 48 ans, est une fervente adepte. Pour ses loisirs. Sa maman Éliane l'a aussi beaucoup emprunté, mais pour le boulot. Quand elle travaillait à Paris et rentrait par le rail, chaque week-end. Un atavisme dont les racines remontent à la génération précédente : « Mon grand-père était cheminot », explique Carine qui attendait avec une certaine impatience le retour de cette ligne

Paris-Nice « by night », selon elle, pratique, confortable et à prix raisonnable.

## « On arrive directement dans la ville »

« Agréable car on dort, et plus facile que l'avion », estime Carine qui a fait ses calculs : « Pour la durée d'un vol, il faut compter au moins une heure avant, et le temps après de rejoindre le cœur de Paris. Avec

le chemin de fer, on arrive directement dans la ville. » « C'est la liberté », poursuit la quadra, de l'association des Amis du rail. « On voyage tranquillement. On fait aussi de belles rencontres, et c'est l'assurance d'arriver frais et dispo, sans fatigue. Jamais le moindre problème de sécurité », assure Carine. « J'ai hâte. Dès que j'ai un projet, je prends un billet. »

F. L.

## Repères

■ **1 088 km**  
Le train de nuit parcourt 1 088 km pour relier la gare d'Austerlitz à celle de Nice-Ville. Six arrêts sont prévus sur ce parcours en gare de Marseille-Blancarde, à Toulon, aux Arcs, à Saint Raphaël-Valescure, à Cannes et à Antibes.

## ■ Douze heures et quart

C'est le temps que dure le trajet entre Paris et Nice. Au départ de la capitale le train démarre à 20 h 52 pour une arrivée à Nice à 9 h 06. Dans le sens inverse le départ est à 19 h 16 pour une arrivée à Paris à 7 h 55.

## ■ À partir de 19 euros

Le prix d'appel est fixé à 19 euros pour un siège inclinable. Le tarif des places de 1<sup>re</sup> classe en compartiment de 4 couchettes débute à 39 euros, et à 29 euros pour une place en seconde dans un compartiment de 6 couchettes.

## ■ Tous les jours

Les rotations sont quotidiennes, la semaine comme le week-end.

## De 1876 à aujourd'hui la longue histoire du train de nuit

Vingt-deux heures. C'est le temps qu'il faut pour relier Paris à Nice sous le Second Empire. « Je veux que Nice n'ait jamais à se repentir de l'annexion », dit Napoléon III, en visite sur la côte, en 1860. Cette année-là, les Niçois votent pour le rattachement de leur comté à la France et l'empereur leur promet d'achever la ligne littorale jusqu'à Nice. C'est chose faite quatre ans plus tard.

## 1876 : le confort des wagons-lits

En 1864, le tsar Alexandre II descend de son luxueux wagon, en gare de Nice. Les voyages sont interminables et fatigants, malgré le confort

que veut leur apporter la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée avec voiture-restaurant, voiture salon et un lavabo dans « la chambre ». Cela n'empêche pas la reine Victoria de faire les trajets depuis l'Angleterre.

La Compagnie internationale des wagons-lits qui a créé l'Orient Express va nettement soulager le calvaire des voyageurs. En 1876, elle crée un train direct de Paris à Menton. En 18 heures, on va de la capitale à Nice. Les arrêts sont nombreux.

« À la veille de la Première Guerre mondiale, les temps de parcours se sont améliorés, avec des locomotives plus rapides » raconte José Banaudo,

rédacteur aux éditions du Cabri, spécialistes des chemins de fer et de leur histoire.

## Le Train bleu, de Calais à San Remo

« En 1922, un rapide de nuit relie Calais à San Remo. C'est le Calais Méditerranée Express. Toutes les voitures étaient bleues. C'est ainsi que le nom officiel est devenu Le Train bleu. » Le temps de parcours passe à 16 heures pour rejoindre Nice depuis la capitale.

Malgré le conflit, le train s'est démocratisé avec les congés payés en 1936. Deux ans plus tard, les compagnies ferroviaires sont nationalisées au sein de la nouvelle SNCF.

Après la deuxième Guerre mondiale, le Paris-Côte d'Azur est lancé avec ses couchettes 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classe.

En 1969, c'en est fini de la vapeur. Il faut moins de 12 heures pour aller de Nice à Paris, en nocturne. Le tourisme change, le trafic ferroviaire augmente, mais de plus en plus de foyers ont leur voiture. Et l'avion s'impose. Le train de nuit s'essouffle, quand le TGV, inauguré le 22 septembre 1981 par le président Mitterrand, file à 260 km/h de Paris à la Côte d'Azur. Il disparaîtra en 2017. Avant donc de revenir

Régine MEUNIER  
rmeunier@nicematin.fr



La brigade de la Compagnie internationale des Wagons lits en gare de Vintimille, devant les voitures du Calais Méditerranée Express, le futur Train bleu. (Collection Éditions du Cabri)