

SNCF : l'État tente d'endiguer les pertes des trains Intercités

Le gouvernement confirme la fermeture de plusieurs lignes de trains de nuit.

L'Allemagne a elle aussi décidé d'arrêter l'activité des trains de nuit, fin 2015, faute de modèle économique

ALAIN VIDALIES, SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUX TRANSPORTS

BERTILLE BAYART [@BertilleBayart](#)

TRANSPORTS Il y a belle lurette que le train Corail a oublié son âge d'or. Ou que le « ta-tac-tatoum » de la publicité engageait les voyageurs à emprunter les trains de nuit. L'extension du réseau TGV, puis le développement des compagnies aériennes low-cost aux quatre coins de la France et plus récemment le succès du covoiturage et des autocars libéralisés par la loi Macron ont progressivement réduit l'espace et la clientèle des trains Intercités de la SNCF, baptisés Trains d'équilibre du territoire (TET).

Résultat, les TET pèsent moins de 10% de l'activité (voyageurs-kilomètres) de la SNCF. Mais ils coûtent très cher. Et le déficit, qui est à la charge de la SNCF et de l'État, s'emballa : plus de 400 millions d'euros en 2016, selon le secrétaire d'État aux Transports, Alain Vidalies, contre 330 millions en 2014 et 210 millions en 2011. Il faut dire

qu'en cinq ans à peine la fréquentation de ces trains a chuté de 20%. Le mouvement est encore plus violent pour les trains de nuit (-25% depuis 2011), qui à eux seuls pèsent pour le quart du déficit de la branche (pour seulement 3% des voyageurs transportés) et représentent une subvention moyenne de 100 euros par passager.

Cette situation a conduit le gouvernement à engager un plan de restructuration, en chantier depuis plus d'un an, dévoilé par étapes de façon à éviter la brutalité d'annonces forcement mal vécues en région. Alain Vidalies a conclu la séquence jeudi en confirmant plusieurs décisions.

Investir davantage dans le matériel roulant

La première est la plus symbolique : plusieurs lignes de trains de nuit seront fermées. Aucun opérateur privé n'a répondu à l'appel à candidatures lancé au printemps par le gouvernement pour les reprendre.



FRANÇOIS BOUCHON/LE FIGARO

Selon le secrétaire d'État Alain Vidalies, le déficit d'exploitation des Trains d'équilibre du territoire pourrait atteindre plus de 400 millions d'euros en 2016.

Les lignes appelées à disparaître cet automne sont celles reliant Paris à la Savoie (Saint-Gervais et Bourg-Saint-Maurice) et à Albi, ainsi que celles reliant Strasbourg et Luxembourg à Nice et Portbou. L'État sauve en revanche la mise, au nom de l'aménagement du territoire, aux Paris-Briançon, Paris-Rodez et Paris-Latour-de-Carol.

« L'État prend ses responsabilités d'autorité organisatrice des transports, relève un expert. Il ne laisse pas la SNCF en première ligne pour trancher dans le vif du réseau. » D'ailleurs l'État s'affirme aussi comme organisateur s'agissant des lignes, de jour cette fois, Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont-Ferrand et Bordeaux-

Toulouse-Marseille. Trois axes pour lesquels il a confirmé le lancement d'un appel d'offres pour renouveler le matériel et acheter d'ici à 2025 pour 1 milliard d'euros de rames neuves.

Pour les autres lignes de TET, les discussions ont commencé avec les nouveaux exécutifs régionaux auxquels l'État souhaite transférer la responsabilité, comme c'est déjà le cas pour la Normandie, avec laquelle un premier accord a été signé en avril. En échange, l'État entend investir davantage dans le matériel roulant (1,5 milliard) et les infrastructures (2 milliards). Des négociations qu'Alain Vidalies compte boucler d'ici à la mi-octobre.

Dans le même temps s'engage une autre négociation, entre l'État et la SNCF cette fois, pour conclure à l'automne une nouvelle convention 2016-2020 pour l'exploitation des TET. Une discussion qui s'annonce sportive puisqu'elle fixera aussi les objectifs de gains de productivité attendus de l'opérateur ferroviaire. Dans un rapport tout juste remis à Alain Vidalies, l'Inspection des finances et le Conseil général de l'environnement, qui reconnaissent les efforts déjà entrepris par l'entreprise publique, proposent plusieurs pistes et préconisent notamment une rémunération de la SNCF plus incitative. Les experts de l'administration estiment qu'une baisse de 1% par an des charges d'exploitation (hors péages) associée à la fermeture décidée des lignes de nuit, qui réduirait le déficit de 35 millions, permettrait d'envisager, pour la SNCF, un retour à l'équilibre de l'activité en fin de période. ■