

L'Etat entérine la quasi-disparition des trains de nuit

TRANSPORT

A terme, deux lignes seulement – Paris-Briançon et Paris-Rodez/Latour de Carol – resteront en activité.

Deux autres lignes – Paris-Tarbes-Hendaye et Paris-Nice – sont en sursis.

Elsa Dicharry
edicharry@lesechos.fr

Cette fois, c'en est fini des trains de nuit. Ou presque. A compter du 1^{er} octobre 2016, quatre des huit lignes en activité – Paris-Toulouse/Rodez-Carmaux-Albi, Paris-Savoie, Luxembourg-Nice/Port-Bou et Strasbourg-Nice/Port-Bou – cesseront leur activité, du fait de leurs déficits grandissants, a annoncé jeudi le secrétaire d'Etat aux Transports, Alain Vidalies.

Deux autres lignes obtiennent un sursis : Paris-Hendaye-Tarbes continuera à accueillir des voyageurs jusqu'en juillet 2017, date prévue de l'inauguration de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux ; tandis que Paris-Nice sera exploitée « jusqu'à la fin de la saison estivale 2017 », à savoir au 1^{er} octobre. Sans le dire explicitement, le gouvernement entend ainsi ne pas porter un coup supplémentaire au tourisme niçois, mis à mal par l'attentat du 14 juillet dernier.

Seulement deux lignes de trains de nuit – qui verront leur matériel roulant modernisé – resteront à terme en activité, dans le giron de la SNCF : les liaisons Paris-Briançon et Paris-Rodez/Latour de Carol, car, selon Alain Vidalies, il n'existe pas « une offre alternative suffisante pour les territoires concernés ».



Les trains de nuit sont devenus un vrai gouffre financier : à eux seuls, ils représentent 25 % du déficit des Intercités, qui devrait atteindre plus de 400 millions d'euros cette année. Photo Stéphane Audras/RÉA

Enfin, des discussions sont en cours entre l'entreprise ferroviaire et la région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées (future Occitanie) concernant la branche Toulouse-Cerbère, a-t-il précisé.

Aucun repreneur

Le gouvernement avait proposé à des opérateurs ferroviaires privés de reprendre l'exploitation des autres lignes de trains de nuit. Mais les candidats ne se sont pas bousculés au portillon. Au 24 juin – date limite fixée pour le dépôt des offres – « aucune réponse constituant une manifestation d'intérêt n'a été reçue », a indiqué le secrétaire d'Etat aux Transports. Transdev avait jugé impossible de reprendre les six liaisons dont l'Etat souhaitait se désengager, mais aurait été disposé à exploiter les deux autres..., ce qui était hors de propos, a expliqué Alain Vidalies. Le manque d'enthousiasme des opérateurs pri-

vés s'explique aisément : les trains de nuit sont un vrai gouffre financier. Ils représentent à eux seuls 25 % du déficit des Intercités, qui devrait atteindre cette année plus de 400 millions d'euros, alors même que ces trains assurant les liaisons nationales hors TGV transportent 3 % seulement des voyageurs. « Chaque billet vendu nécessite en moyenne plus de 100 euros de subvention publique », a rappelé Alain Vidalies. Leur fréquentation a en outre baissé de 25 % depuis 2011.

Enfin, sur ces lignes, le matériel roulant est à bout de souffle et le renouveler coûterait très cher. Pas de quoi susciter la motivation de repreneurs éventuels. Le gouvernement « reste à l'écoute de toute offre de reprise », a cependant affirmé le secrétaire d'Etat aux Transports, au cas où une proposition de dernière minute se présenterait. Ce qui paraît peu probable. ■

Le transfert des Intercités de jour

L'Etat conservera la main sur six lignes Intercités de jour (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont-Ferrand, Bordeaux-Toulouse-Marseille, Nantes-Bordeaux, Toulouse-Hendaye, et Nantes-Lyon). Pour les autres, il entend peu à peu transférer aux régions la gouvernance et le financement. Pour l'heure, un seul accord a été trouvé, en avril dernier, avec la Normandie. « Des échanges sont en cours avec les autres régions et devront être formalisés d'ici au 15 octobre », a annoncé le secrétaire d'Etat aux Transports.