

# Les trains de nuit désertés proposés à la concurrence

**TRANSPORT.** Le gouvernement a présenté hier un point d'étape sur l'avenir des trains Intercités. Il propose d'ouvrir certaines lignes à des entreprises privées... a minima.

**C'EST UNE PREMIÈRE**, en apparence du moins. Hier, Alain Vidalies, secrétaire d'Etat aux Transports, a annoncé la possibilité pour des entreprises privées de concurrencer la SNCF en faisant circuler des trains nationaux de voyageurs. Dans les prochaines semaines, le gouvernement va lancer un appel à manifestation d'intérêt (un AMI). Un dispositif qui permet aux acteurs privés de montrer leur intérêt pour gérer ces lignes. Mais pour ceux qui rêvent de la fin du monopole de la compagnie nationale, il faudra attendre. Cette libéralisation est avant tout symbolique. En effet, les lignes concernées — six des huit Intercités de nuit en circulation en France — sont une niche avec un trafic faible et sont très déficitaires.

Ainsi, selon le secrétaire d'Etat, les trains de nuit représentent 25% du déficit des Intercités alors qu'ils ne transportent que 3% des voyageurs. « Chaque billet vendu nécessite plus de 100 € de subventionnement public en moyenne, estime Alain Vidalies. Le gouvernement décide donc de ne plus financer l'exploitation de ces lignes. »

## Colère des entreprises privées

Reste à savoir qui elles vont intéresser... Transdev? La compagnie allemande Deutsch Bahn? Trenitalia? « Le gouvernement se moque de nous, estime un dirigeant d'une entreprise de transport, qui souhaite garder l'anonymat. Les lignes bien pourries, il les propose au privé. Les bonnes, il les laisse à la SNCF! » Dans sa ligne de mire, le fait que les deux Intercités de nuit Paris-Briançon et Paris-Rodez-Latour-de-Carol que l'Etat laisse dans le giron de la SNCF sont plus rentables que les autres, ouvertes à la concurrence. Sans oublier que l'Etat continuera de les financer.



« Ce sont des lignes d'aménagement du territoire, justifie le secrétaire d'Etat aux Transports. Pour ces villes, il n'y a pas d'offre de transport alternative. » Pas de quoi atténuer le courroux des entreprises privées. « M Vidalies a un problème idéologique avec l'ouverture à la concurrence, poursuit le dirigeant. Il y a une volonté de préserver le monopole de la SNCF alors que le privé pourrait faire

économiser à l'Etat 15% à 25% des subventions s'il verse. » Même frustration chez Transdev : « La soi-disant ouverture consiste à demander aux opérateurs alternatifs de sauver les lignes de nuit qui sont à bout de souffle et dont l'équilibre économique est impossible », écrit ce rival de la SNCF. Du côté des usagers, on est perplexe. « L'ouverture à la concurrence est une bonne chose, re-

## La Normandie parie sur le rail

Des trains neufs contre la gestion complète des rames Intercités qui circulent en Normandie. Voilà le marché proposé par la région Normandie à l'Etat. Une idée surprenante quand on sait que, cumulées, les trois lignes Intercités Paris-Caen-Cherbourg, Paris-Rouen-Le Havre et Paris-Grandville enregistrent chaque année un déficit d'environ 25 M€. « Grâce au nouveau matériel qui serait payé par l'Etat à hauteur de 600 à 700 M€, on réalisera des économies d'échelle », assure Jean-Baptiste Gastinne, vice-président en charge des transports. L' élu espère ainsi diviser la facture annuelle par deux. « Le reste, on le prendra en charge, assume-t-il. Nous sommes une des régions les moins endettées de France. De toute façon, c'est ça où l'Etat envisageait de diminuer la fréquence des trains sur notre territoire. » Une idée qui a retenu l'attention d'Alain Vidalies. Réponse avant l'été. **V.V.**

connaît Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT (Fédération nationale des associations d'usagers des transports). Mais là, on a le sentiment que l'Etat fuit ses responsabilités de service public. » Quant à la CGT, premier syndicat de la SNCF, elle dénonce une « libéralisation du transport ferré ». Le résultat de l'appel à manifestation d'intérêt sera annoncé le 1<sup>er</sup> juillet. **VINCENT VÉRIER**