

# Les trains de nuit menacés de disparition

## FERROVIAIRE

**L'Etat se désengage largement de l'exploitation des trains de nuit, qu'il ouvre à la concurrence.**

**Elsa Dicharry**  
edicharry@lesechos.fr

Cette fois, le pas est franchi. Le gouvernement tourne le dos aux trains de nuit. Deux lignes seulement, sur les huit existantes, vont rester dans le giron de la SNCF, a annoncé vendredi le secrétaire d'Etat aux Transports. Il s'agit des liaisons Paris-Briançon et Paris-Rodez/Latour de Carol, pour lesquelles il n'existe pas, selon Alain Vidalies, « une offre alternative suffisante ». Concernant les autres lignes de nuit (Paris-Toulouse/Rodez-Carmaux-Albi, Paris-Hendaye-Tarbes, Paris-Savoie, Paris-Nice, Luxembourg-Nice/Port-Bou et Strasbourg Nice/Port-Bou), le gouvernement a décidé de « ne plus en financer l'exploitation ». Mais il permet « à tous les opérateurs ferroviaires » de proposer « pour leur propre compte de nouveaux schémas d'exploitation innovants ».

### Gouffre financier

En clair, ces lignes seront ouvertes à la concurrence, ce qui pourrait en théorie permettre leur survie... si elles ne cumulaient pas les handicaps. Car les trains de nuit sont un gouffre financier. Ils représentent à eux seuls 25 % des déficits des Intercités (trains assurant les liaisons nationales hors TGV), alors qu'ils ne transportent que 3 % des voyageurs. « Chaque billet vendu nécessite en moyenne plus de 100 euros de subvention publique », a rappelé le secrétaire d'Etat aux Transports. Leur fréquentation a en outre baissé de 25 % depuis 2011.

Et ce n'est pas tout. Sur ces lignes



Deux lignes de trains de nuit seulement, sur les huit existantes, vont rester dans le giron de la SNCF. Photo J.S. Evrard/Sipa

## Le renouvellement des Intercités sur les rails

Le gouvernement a confirmé vendredi un investissement de 1,5 milliard d'euros pour le renouvellement du matériel roulant, d'ici à 2025, sur quatre lignes Intercités de jour jugées « structurantes ». Un appel d'offres est lancé pour trois d'entre elles : Paris-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont-Ferrand et Bordeaux-Toulouse-Marseille. Pour la dernière – Paris-Caen-Cherbourg –, la formule n'est pas encore tranchée entre appel d'offres ou « achat sur étagères » de trains Bombardier, a précisé Alain Vidalies. Par ailleurs, 30 rames neuves supplémentaires seront acquises auprès d'Alstom pour d'autres lignes Intercités.

de nuit, le matériel roulant est à bout de souffle et « l'investissement à réaliser pour [le] renouveler ne permettrait pas d'avoir un prix de transport compétitif », estimait en mai dernier le rapport de la commission présidée par le député (PS) Philippe Duron, chargée de plancher sur l'avenir des « trains d'équilibre du territoire ».

Enfin, les trains de nuit pâtissent des programmes de travaux, souvent réalisés nuitamment pour gêner le moins possible les utilisateurs et qui bousculent leurs sillons – les créneaux horaires de circulation – ainsi que leur régularité. De quoi décourager d'éventuels candidats à leur exploitation. Alain Vidalies, qui a affirmé vendredi qu'un « appel à propositions serait lancé prochainement », a promis des décisions le 1<sup>er</sup> juillet. D'ici là, a-t-il précisé, « l'exploitation de l'ensemble des lignes de nuit se poursuit dans les conditions actuelles ».

Quant aux Intercités de jour, le gouvernement tranchera également d'ici à cinq mois sur d'éventuelles suppressions de dessertes ou « évolutions » de l'offre. De quoi susciter de nouveaux grincements de dents en régions. ■