

sont remplis ! Par exemple, le Paris-Orléans-Limoges-Toulouse est plein ! Il y a donc des possibilités mais si la SNCF ne veut plus s'en occuper qui prendra sa place ? Le privé avec une ouverture à la concurrence ? Les trains de nuit ont une utilité, non seulement sur le trajet de bout en bout, mais aussi sur les derniers kilomètres en début de matinée. La question du renouvellement du matériel est essentielle. Jusqu'ici c'était la SNCF qui l'achetait. Or il faut réinvestir et ce n'est plus rentable en l'état. Le service est aussi à revoir. Il n'y a pas de douche, parfois pas d'eau. Pour une femme seule, voyager dans un compartiment de quatre personnes, et souvent des hommes, est dissuasif... »

La loi Macron libéralisant les transports par autocar inquiète

Déjà la SNCF abandonne des territoires en réduisant son offre de jour comme de nuit. Depuis 2001, la fédération CGT des cheminots a remarqué une rétractation de l'offre SNCF. « Il y a 10 % de TET en moins et les trains de nuit ont été réduits de 20 %, souligne Jean Riconneau, de la CGT. Des trains de jour ont été supprimés sur Paris-Dieppe, Paris-Royan et Bordeaux-Lyon. Il n'y a plus que trois trajets de nuit par semaine sur le Luxembourg-Port Bou-Nice, au lieu d'un par jour. Quand au trajet Hendaye-Genève, il a totalement été supprimé. » La future application de la loi Macron libéralisant les transports par autocar ne rassure pas. « La ligne Paris-Toulouse est l'une des plus rentables, or elle est concurrencée depuis le début du mois par une entreprise de transport britannique, poursuit Jean Riconneau. Une dérogation du ministre du Transport lui a permis de lancer une ligne. Pour attirer la clientèle, elle a proposé des billets à un euro... »  **ier Le Reste**, vice-président de Convergence Nationale Rail, pointe une SNCF qui « développe la route et pas le rail. Elle a créé sa propre filiale d'autocar ID Bus, sa propre filiale de co-voiturage ID Vroom. On sacrifie le rail public, ce qui entraîne aussi la fermeture de gares, de boutiques SNCF, etc. »  t annonce des dizaines de milliers de suppressions de postes.

Le temps presse, la commission Duron doit rendre son avis fin avril. « Les discussions se font en catimini, proteste Jean-Michel Bodin, vice-président de la région Centre. Les régions, responsables des trains Express régionaux, ne sont pas informées sur l'avenir des TET. Or quatre lignes sont concernées dans ma région. Les collectivités doivent subir les décisions prises au sommet : c'est scandaleux. » Pour Luc Bourdige, qui est aussi membre de la commission, il est temps que l'État remplisse pleinement son rôle d'autorité organisatrice de transport des TET. « L'État doit en définir le périmètre, le modèle économique, l'achat de son matériel. La SNCF est un exploitant. C'est à l'État de réfléchir à un maillage intelligent entre TGV, TER et TET, avec une vision globale des services publics tout en évaluant les gains par rapport aux finances publiques sans remettre en cause le rôle des régions et leurs compétences. » Quitte à proposer d'autres sources de financement comme peut-être augmenter la participation des sociétés d'autoroutes insuffisamment sollicitées... ●