UNSA, le Syndicalisme en positif !

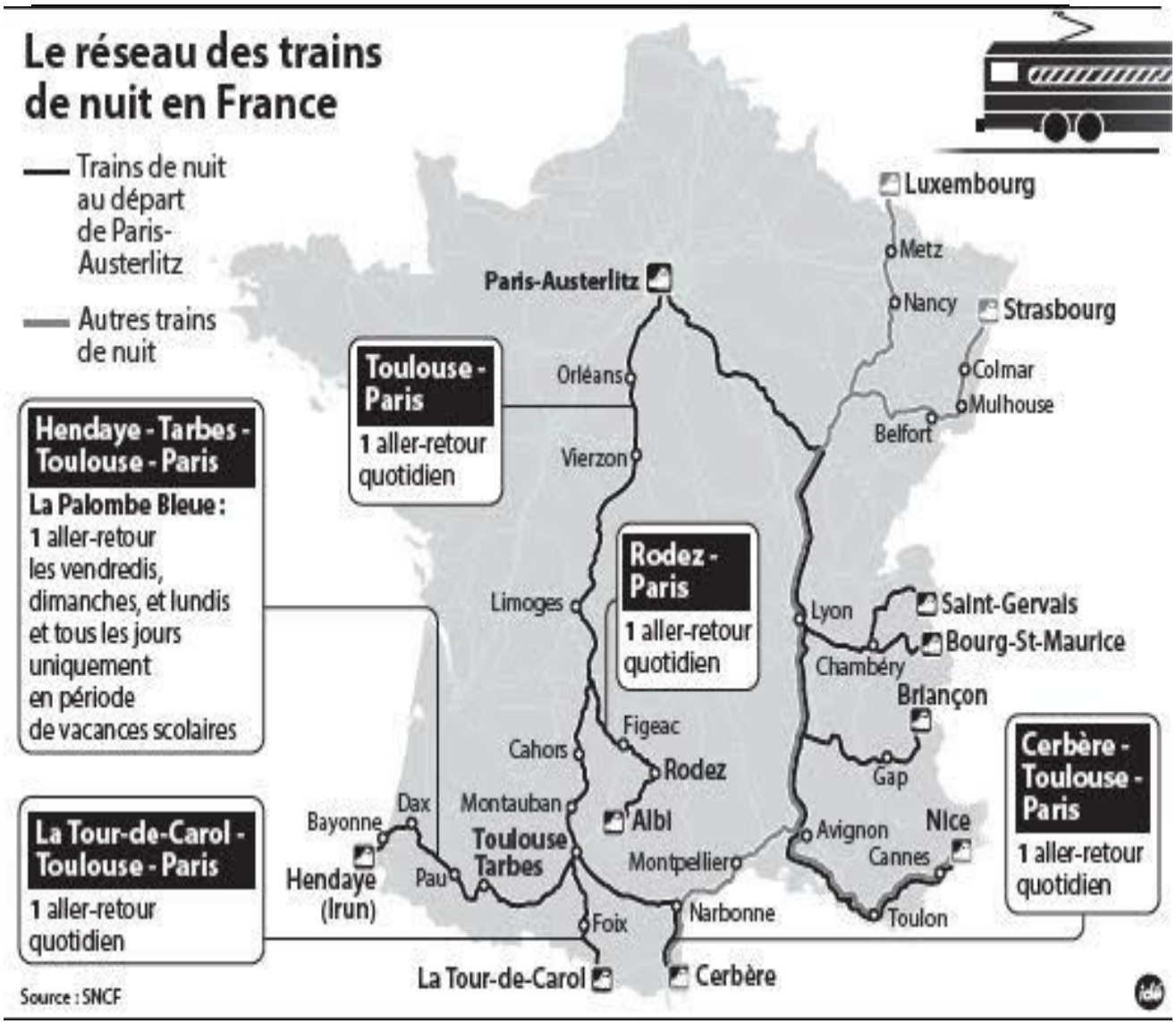
Février 2016.

Article de presse

Ouverture à la concurrence : un premier test sur les trains de nuit

Publié le 19/02/2016

Bulletin CC-GPF n°8



UNSA Ferroviaire Lorraine :
Gare de Metz - Porte F- ☎ 03 87 62 67 64 ou 772 992
Villa Saint Jean - NANCY
ur.lorraine@unsa-ferroviaire.org

UNSA - Union Régionale Lille
25, boulevard JB Lebas – 59000 LILLE
☎ 03 59 01 69 17 // 🖷 03 20 53 29 92 // sncf : 220 917
ur.lille@unsa-ferroviaire.org

Les trains de nuit Intercités seraient les premières lignes commerciales de la SNCF ouvertes à la concurrence.
Alain Vidalies, secrétaire d'État aux Transports, devrait l'annoncer aujourd'hui. Le Grand Sud est concerné.
C'est l'opération de la dernière chance pour sauver les Intercités de nuit, ces trains qui font partie de notre patrimoine ferroviaire, et souffrent de la lente désaffection de la clientèle.

Aujourd'hui, le secrétaire d'État aux Transports, Alain Vidalies, confirmera sa volonté d'ouvrir à la concurrence quelques-unes des douze lignes qui constituent le réseau de nuit des Intercités, ceux qu'on appelle plus pompeusement Trains d'équilibre du territoire (TET).
Pour l'heure, il ne s'agit que d'expérimenter une idée puisée dans les préconisations de la commission Duron pour tenter de sauver les trains de nuit. Avant que la concurrence ne soit étendue aux trains de jour…

L'entrée en vigueur du «quatrième paquet ferroviaire» européen, prévue pour 2019, aura pour conséquence l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs sur les liaisons intérieures.

Selon la commission Duron qui reprend l'argumentaire de la Commission européenne, la concurrence devrait assurer une meilleure maîtrise des charges d'exploitation ainsi qu'un meilleur service aux voyageurs.
Car, pour l'heure, l'état des lieux n'est pas réjouissant, y compris dans le Grand Sud où la fermeture progressive de la majorité des lignes de nuit serait inéluctable. Face à ses concurrents, l'avion, le covoiturage et les cars Macron, la SNCF doit engager des mesures sévères pour résorber le déficit d'exploitations des Intercités qui pourrait atteindre 450 M€ cette année…

Matériel trop vieux

«Notre matériel obsolète date des années soixante-dix, et devra être en 2020. La SNCF n'a pas d'argent pour remplacer ce parc. C'est pourquoi la société nationale s'est tournée vers les Russes pour fournir de nouvelles motrices. Certes, ces TET sont un gouffre financier, mais il faut les conserver, au moins jusqu'à la mise en service de la future LGV Bordeaux-Toulouse», explique Henri Plantevin, de l'Unsa.

Les syndicats dans leur ensemble plaident d'une seule voix en faveur du maintien des lignes Rodez-Paris, Latour-de-Carol- Paris et Hendaye-Tarbes-Paris, fussent-elles déficitaires. «On voit bien que les dirigeants de l'entreprise nationale n'ont aucune volonté commerciale.
On est dans l'opacité totale, souligne de son côté Alain Berthoumieux, de la Fédération des usagers Midi-Pyrénées (Fnaut). Selon lui, les États généraux du ferroviaire voulus par la nouvelle présidente de Région, Carole Delga, auront au moins l'avantage de se saisir de l'épineux dossier du ferroviaire.

Intercités : le «maillon faible»

UNSA Ferroviaire Lorraine :
Gare de Metz - Porte F- ☎ 03 87 62 67 64 ou **772 992**
Villa Saint Jean - NANCY
ur.lorraine@unsa-ferroviaire.org

UNSA - Union Régionale Lille
25, boulevard JB Lebas – 59000 LILLE
☎ 03 59 01 69 17 // 🖷 03 20 53 29 92 // sncf : 220 917
ur.lille@unsa-ferroviaire.org

Composée de parlementaires, d'élus régionaux de tous bords, et d'experts reconnus, la commission présidée par le député (PS) Philippe Duron a planché pendant deux ans sur l'avenir des TET.
Avec ce constat rédhibitoire qui conclut à la nécessité urgente de revoir de fond en comble l'offre de transport d'Intercités de plus en plus boudée par le public. «Ces Trains d'équilibre, c'est le maillon faible entre TGV et TER.
Si l'usager est attaché au service public ferroviaire, il est exaspéré face à une offre qui se dégrade depuis vingt ans, tant au niveau du service que du matériel», précisait Philippe Duron en juillet 2015 dans son rapport remis à Alain Vida lies.

Voilà des années que l'incertitude plane sur les lignes qui traversent de nuit notre paysage régional. La disparition de *« La Palombe bleue »* entre Tarbes et Paris, a longtemps alimenté les chroniques, tout en restant le symbole d'une offre ferroviaire en voie de disparition.

Points sensibles

Le secrétaire d'État Alain Vidalies suivra-t-il à la lettre les mesures présentées par le rapport Duron voilà près d'un an ? C'est toute la question.
En plus de l'ouverture à la concurrence, la commission Duron préconisait comme autre solution le maintien de seulement 4 lignes sur 12 parce qu'elles ne bénéficient pas d'offre alternative suffisante. C'est le cas de Paris- Rodez, mais aussi de Paris- Latour-de-Carol.

Par contre, la commission a considéré qu'il fallait transférer sur route la ligne Intercités de nuit : **Toulouse Hendaye**, à la fréquentation limitée (150 voyageurs par train), dont le temps de parcours est peu compétitif compte tenu de l'existence de l'A64. Dans le viseur Duron également, la ligne **Clermont-Ferrand – Béziers**, dite «Aubrac», faiblement fréquentée, en particulier sur la partie centrale **Neussargues-Millau. »**

UNSA Ferroviaire Lorraine :
Gare de Metz - Porte F- ☎ 03 87 62 67 64 ou **772 992**
Villa Saint Jean - NANCY
ur.lorraine@unsa-ferroviaire.org

UNSA - Union Régionale Lille
25, boulevard JB Lebas – 59000 LILLE
☎ 03 59 01 69 17 // 🖷 03 20 53 29 92 // sncf : 220 917
ur.lille@unsa-ferroviaire.org