

Pour le député Joël Giraud, la SNCF « sabote » le train de nuit

La SNCF veut-elle la mort du train de nuit ? Depuis plusieurs années, les élus ou les voyageurs sont nombreux à dénoncer la commercialisation du Paris-Briançon, souvent très tardive au moment des vacances. Au point d'envisager que cette dégradation de la vente et donc du remplissage du train de nuit n'a pour autre but que de le vider de ses passagers et d'augurer de sa disparition. Il faut dire que le Paris-Briançon fait figure de survivant. D'autres sillons du même type ont été purement supprimés.

Rapporteur général du budget à l'Assemblée nationale, le député Joël Giraud (apparenté LREM) est un défenseur historique du train de nuit. Il ne mâche pas ses mots.

1. Sur l'absence de trains de nuit supplémentaires pendant les vacances

«Le 3 novembre 2016, Ségolène Royal avait été très claire en précisant même le nombre de trains supplémentaires qui allaient être mis en place entre Paris et Briançon. Et, au final, la convention signée quelques jours avant la fin du gouvernement précédent n'en faisait plus mention. Entre ces deux moments, certains ont bien œuvré pour saboter cette liaison», indique Joël Giraud.

Et selon lui, c'est à qui s'est passé la patate chaude entre la SNCF et le ministère des Transports sous le précédent gouvernement.

« J'ai reçu le directeur général des transports Intérieurs (DGTIM), qui m'a soutenu que c'était à la demande de la SNCF, qui lui a affirmé ne pas être en mesure d'assurer le service. Quant à la SNCF, elle prétend que c'est l'État qui lui a imposé.»

2. Une dégradation organisée ?

Pour le député haut-alpin, c'est clair : « La SNCF n'a pas digéré que nous obtenions le maintien du train de nuit régulier et ce sabotage sur les trains supplémentaires est bien... dans sa pratique. Pour être sûr que les statistiques du train régulier soient mauvaises, la pratique de la mise en réservation tardive relève de sa stratégie. »

3. Mais que fait le gouvernement ?

Les défenseurs du train s'interrogent aussi face au manque de ressources du gouvernement actuel. Joël Giraud a une explication : « la SNCF a fait radier l'intégralité du matériel couchettes dont il disposait après la suppression de toutes les lignes de nuit pour être sûre de verrouiller le système et de condamner tout renforcement de la desserte. Cette entreprise met son intelligence au service d'un réseau concentré sur les lignes à grande vitesse et rien d'autre.»

«La ministre actuelle, Elisabeth Borne, a fait en tant qu'autorité organisatrice de cette liaison ce qu'elle pouvait, en faisant renforcer à 14 voitures le train de nuit. Ce qui a une autre conséquence, le train est trop long pour les gares de Crest, Die et Chorges, et la SNCF est en train d'annuler les arrêts dans ces gares alors que cela ne posait aucun problème jusqu'à présent», relève aussi le député.

4. Les trains de nuit sont-ils condamnés ?

Réponse de Joël Giraud : « Oui, si la SNCF continue à les exploiter. Non, si on regarde ce qui s'est passé en Europe depuis le



Joël Giraud est un défenseur historique du train de nuit. Photo Le DL

1^{er} janvier 2017. »

Et il rappelle que l'Union européenne a suscité la création d'un maillage européen intercity de train de nuit en 2014. Un dispositif dont la France s'est exclue « pour protéger son marché intérieur et à la demande de la SNCF ».

« Résultat, le réseau s'est mis en place en Allemagne, en Suisse, en Autriche, en Italie, en Slovaquie et dans d'anciens pays de l'Est. Il est exploité avec succès et efficacité par l'ÖBB, l'opérateur ferroviaire public autrichien qui a fait construire des trains de nuit de qualité qui irriguent l'Europe... sauf la France. Et ce à des prix très concurrentiels : vous faites Vienne-Milan pour 39 € en place assise très confortable ou en cabine grand luxe avec WC, douche, wifi pour 139 €. La SNCF avait annoncé la mort du train de nuit en Europe, résultat : ils ne sont arrivés qu'à les tuer chez nous.»

Rapport Spinetta : les syndicats mobilisés

À la suite du rapport Spinetta sur l'avenir de la SNCF remis jeudi au Premier ministre, les syndicats réagissent notamment vis-à-vis de la préconisation de fermer des petites lignes de train. Les Hauts-Alpins sont particulièrement touchés.

Dans un communiqué, l'association FO consommateurs 05 parle « d'usagers sacrifiés ». Et ajoute : « Qui peut croire que l'extinction programmée du statut de cheminot, la transformation de la société en SA ou la pluralité d'opérateurs sur une même ligne ferroviaire permettra d'améliorer la qualité du service ferroviaire quand les logiques de la productivité et de la rentabilité seront à l'œuvre ? Le bilan de l'expérience anglaise

avec son lot de hausses incontrôlées du prix des billets, de trains supprimés, d'accidents dus au sous-investissement des infrastructures ferroviaires n'invite pas à l'optimisme. Les Haut-Alpins le subissent tous les jours, retard, annulation, transports par car, suppression de gares etc. »

Inquiets de l'abandon de la ligne des Alpes

Pour le syndicat CGT des Cheminots de la ligne des Alpes, « inquiets quant à l'abandon de la ligne des Alpes par la SNCF », c'est une « politique anti-ferroviaire ». Les préconisations que [le rapport] contient, si elles étaient retenues, porteraient un coup sérieux aux cheminots, aux usagers, aux chemins de fer français. Par le passé, de nombreux rapports

La CGT veut une réunion pour parler de l'avenir de la ligne

Le syndicat CGT des Cheminots de la ligne des Alpes pointe du doigt la décision de la SNCF de ne pas ajouter des trains de nuit Paris-Briançon cette année :

« La CGT craint que de nombreux voyageurs risquent de rester sur les quais ! Certains auront peut-être la chance de prendre un autocar, d'autres feront le voyage debout dans les couloirs pendant plusieurs heures, pour un prix d'environ 150 euros la place aller simple de Briançon à Paris. Il faut vraiment être

amoureux des Hautes-Alpes pour voyager dans ces conditions ! »

Et d'ajouter dans un communiqué : « Il est indispensable de prévoir en amont des trains supplémentaires pour permettre un transport public de qualité pour les voyageurs qui souhaitent venir profiter de nos stations. Nous demandons aussi la tenue d'une réunion en avril 2018 avec les politiques, la préfecture, la direction SNCF et les organisations syndicales pour organiser et pérenniser cette ligne. »



Quel est l'avenir du train dans le département ? Cela reste obscur.

ont fini dans les archives des ministères. Il reste encore de la place dans les armoires et sur les étagères. Il faut se poser les

bonnes questions, les voyageurs seront-ils obligés de venir uniquement par les routes dans les Alpes du Sud ? »