



SNCF, gouvernement et Cour des comptes, main dans la main pour tuer les trains de nuit et intercitys !

Dans son rapport annuel 2019, rendu public ce matin, la Cour des Comptes préconise au gouvernement un abandon pur et simple des trains de nuit et intercitys aux motifs que ceux-ci ne sont pas assez rentables. Selon le rapport publié, l'activité Intercitys de la SNCF, en 2020, ne représentera plus que 3% des voyageurs- kilomètres annuels (contre 6,5% aujourd'hui).

Pour acter cette mise à mort, la Cour des Comptes demande au gouvernement de couper les financements accordés aux lignes structurantes et aux trains de nuit, tout en transférant la totalité des lignes d'aménagement du territoire aux régions (gestion et financement). Après 2020, elle conseille au gouvernement de supprimer le mécanisme de financement de l'exploitation des trains intercitys.

Sans doute aveuglée par sa course à la réduction de la dépense publique, la Cour des comptes oublie de préciser deux choses.

D'abord, il faut rappeler que, par les choix effectués depuis plusieurs années, notamment via des horaires inadaptés aux usagers, des offres régulièrement retirées des systèmes de réservations et une tarification ne répondant à aucune logique, la SNCF porte une lourde responsabilité concernant la baisse de fréquentation de ces trains.

Ensuite, prendre en compte l'unique critère de rentabilité, pour évaluer les trains de nuit et intercitys, c'est faire preuve de malhonnêteté. Les trains de nuit et intercitys, s'ils sont, en toute logique, appelés « trains d'équilibre du territoire », c'est bien qu'ils revêtent une dimension essentielle, aussi bien en termes d'aménagement du territoire, de mobilité que de lutte contre le réchauffement climatique.

Supprimer les trains de nuit et intercitys, tout en s'enfonçant dans une logique du tout TGV, c'est sacrifier des pans entiers de nos territoires, pour les livrer au modèle tout routier. Avec de telles préconisations, la Cour des Comptes va fortement inciter la SNCF, l'État et les régions vers des modes de transports routiers, que ce soit par bus ou voiture. C'est un non-sens absolu, et cela ne répondra en rien aux besoins de transports collectifs de masse, écologique et sécurisé.

Les transférer aux régions, sans leur donner les financements correspondants, c'est aussi prendre le risque d'aggraver les inégalités entre les régions et les usagers.

À rebours des orientations préconisées par la Cour des Comptes, il faut relancer les trains de nuit et intercitys, qui, demain, permettront, à la fois, de garantir le droit au transport et de lutter efficacement contre le réchauffement climatique.

Aujourd'hui, il faut investir massivement dans le rail public. Pour cela, le gouvernement pourrait utiliser la TICPE, qui représente 32 milliards d'euros par an. Aujourd'hui, seulement 7,2 milliards sont reversés sur compte de la transition écologique et 1,2 milliard d'euros pour financer les infrastructures de transports français !

Les moyens financiers existent, il faut des choix politiques forts.

Thomas Portes, porte-parole de la CGT-cheminots de Montauban.

