

Les élus se mobilisent pour les Intercités de nuit

« De nombreuses villes demeurent à 5 heures de train de Paris, et les temps de trajets sont souvent de plus de 7 ou 8 heures sur les transversales ». Mme Viviane Artigalas, sénatrice du 65, a ainsi interpellé le Ministère des transports. « L'unique Intercité de nuit actuel pour le sud-ouest dessert déjà 4 destinations : Rodez, Toulouse, Latour de Carol, Portbou. [...] Les horaires ne peuvent pas être optimisés pour autant de destinations disparates. Et surtout la desserte des Hautes-Pyrénées a été oubliée. »

« Je suis comme vous convaincue que le train de nuit est une bonne solution » a répondu la Ministre des transports, Élisabeth Borne. Cependant « le subventionnement de ces lignes représente plus de 20 Millions d'€/an [et] ouvrir une seconde ligne de nuit n'apparaît pas aujourd'hui envisageable. » Pour conclure, elle invite les collectivités à cofinancer : « je reste ouverte à toute proposition émanant de collectivités territoriales qui permettrait d'envisager l'exploitation de telles dessertes. »

Contacté par téléphone, le Vice-Président aux transports de la Région Occitanie, M. Jean-Luc Gibelin confirme que « le discours ministériel a changé, mais la posture n'a pas changé : s'il doit y avoir un nouvel Intercité, c'est la Région [ou les collectivités] qui le payent en totalité ».

Or la facture paraît trop élevée. D'où une interrogation « évoquée à toutes les réunions des Régions de France » : est-ce que le groupe SNCF fait payer des surcoûts aux TER et Intercités afin de capter plus de subventions ? Car dans les faits, l'intégralité du « déficit » de ces trains est comblée par les Régions et l'État.

Dans le même temps, le groupe SNCF investi plus d'un Milliard d'€ tous les ans dans les transports (routiers ou ferrés)... à l'étranger. Cela peut laisser supposer que les subventions captées en France partent l'international. « Nous ne sommes pas en situation de pouvoir dire ce qui est réellement fait avec l'argent. On ne peut pas dire que la transparence soit la 1ère qualité de la maison SNCF. » déclare Gibelin. Les ressources financières manquent. Alors, question priorités, n'est-il pas temps de demander à la SNCF d'assurer la mission de desserte du territoire avant d'investir à l'étranger ? « C'est une question cruciale. On l'a soumis à des parlementaires, car c'est le parlement qui est habilité à définir la feuille de route de la maison SNCF nationale. »
Bientôt une action des parlementaires ?