

VOUS & NOUS



LE BILLET

PAR GILLES DEBERNARDI

Ce que deviennent les rêves de gauche

L'Histoire se répète et semble presque une fatalité. Les rêves que la gauche porte dans l'opposition s'évanouissent à l'épreuve du pouvoir. Le Front populaire de Léon Blum, dont on célèbre le 80<sup>e</sup> anniversaire, n'aura ainsi brillé que quelques mois. Le temps d'engager de magnifiques réformes sociales, avant que la crise ne rattrape. De la même manière, en 1981, l'élan pour soumettre le capitalisme fut un feu de paille. François Mitterrand, dès 1983, se résignait au fameux « tournant de la rigueur ». Quant à François Hollande, il s'épuise en vains zigzags entre libéralisme et redistribution. Ça va mieux ? Le président mise maintenant sur la méthode Coué, comptant sur sa légendaire « baraka » pour gagner la partie.

C'est toujours moins désastreux qu'Alexis Tsipras. Élu en septembre, il incarnait l'ardent espoir d'une rupture radicale. Rejeter, une fois pour toutes, les diktats de la finance qui conduisent son peuple à l'état de misère. Mélenchon, alors, l'applaudissait des deux mains. Bruxelles, le FMI et la BCE n'avaient qu'à bien se tenir...

Mais les chiffres sont têtus, les créanciers aussi ! Le Premier ministre grec, contraint, a dû reprendre le flambeau de l'austérité. Il inflige baisse des retraites et hausse d'impôts à une nation déjà exsangue. Voici pourquoi Athènes, hier, a pris des airs de ville morte. M.Tsipras, confronté à sa quatrième grève générale, peut mesurer l'écart entre l'utopie et la réalité. La droite, qui ne rêve pas, le critique abondamment. N'empêche que gouvernant la Grèce, naguère, elle n'a pas réussi davantage. Et en France ? Ça se discute, comme dirait l'autre.

le dauphiné

@ LA QUESTION DU JOUR

Trouvez-vous normal de faire le pont à l'Ascension ?

@ LA RÉPONSE À LA QUESTION D'HIER :

Donald Trump peut-il devenir président des États-Unis ?



Résultats de la consultation effectuée sur le site du Dauphiné Libéré (8 501 votes).

Chaque jour, une question vous est posée dans cet espace.

Vous êtes invités à y répondre sur le site du Dauphiné Libéré :

ledauphine.com rubrique "La question du jour".

@ À VOIR, À LIRE SUR LE WEB



En vidéo, vivez une mission spatiale, comme si vous y étiez

à voir, à lire sur le site du Dauphiné Libéré : ledauphine.com

**ABONNEMENT le dauphiné**

**Fête des Mères**

**VOTRE JOURNAL À 0,90 € AU LIEU DE 1 €**

Recevez en plus une perche télescopique pour selfie avec déclencheur filaire (fonctionne avec iOS et Android)

**RÉSERVÉ AUX 100 PREMIERS NOUVEAUX ABONNÉS**

**ABONNEMENT 7 JOURS/7 Par prélèvement**  
Par prélèvement mensuel, durant les 6 premiers mois, le journal vous coûtera 0,90 € au lieu de 1 €, du lundi au samedi et 1,35 € au lieu de 1,50 € le dimanche avec TV Magazine et Version Fémina.

**ABONNEMENT 7 JOURS/7 pour 3 mois**  
Je choisis la formule 7 jours (78 numéros semaine et 13 dimanches + 13 TV Mag + 13 Version Fémina) pour 84,15 € au lieu de 93,5 € soit 9,35 € d'économie.

Pour vous abonner, appelez le 0800 887 001 ou retournez après avoir complété le bulletin ci-dessous à : Dauphiné Libéré, service abonnement - 38913 Veurey Cedex

Indiquez vos coordonnées

Nom ..... Prénom .....

Adresse .....

CP/Ville ..... Tél. ....

Pour payer par prélèvement, c'est facile : remplissez et signez le mandat SEPA ci-dessous et n'oubliez pas de joindre un relevé d'identité bancaire.

Mandat de prélèvement SEPA

Identifiant créancier SEPA : FR9822393812 Créancier : Le Dauphiné Libéré

Adresse : Z.I. Les Iles Corrédes Code postal : 38913 Ville : Veurey Cedex Pays : France

Référence unique du mandat

Débiteur : Votre nom : .....

Votre Adresse : .....

Code postal : ..... Ville : ..... Pays : .....

IBAN : ..... BIC : ..... Paiement : X Récurrent/Répétitif ( ) Ponctuel ( )

A : ..... Le : ..... Signature : .....

Nota : Vos droits concernant le présent mandat sont expliqués dans un document que vous pouvez obtenir auprès de votre banque. Veuillez compléter tous les champs du mandat.

LE DOSSIER DU JOUR | EN HAUTE-SAVOIE ET AIN

TRAIN | Pas assez rentable pour la SNCF, hyper pratique pour les voyageurs, le

La mort annoncée du



Sur les huit dernières lignes existantes, six trains de nuit vont être supprimés, comme ici le Paris/Saint-Gervais. Seules celles de Paris-Briançon et Paris-Rodez/Latour-de-Carol (Pyrénées-Orientales) sont conservées. Photo Le DU/Daniel ZORLONI

**L'État a décidé de supprimer le train de nuit Paris-Saint-Gervais. Un appel d'offres au privé a été lancé qui a peu de chance d'aboutir. Une association d'usagers fait des propositions. Ces trains de nuit sont-ils appelés à disparaître définitivement ? Embarquez pour ce qui sera peut-être un ultime voyage à bord du Paris-Saint-Gervais...**

La suppression de la ligne Paris-Saint-Gervais-les-Bains de nuit, à partir du 1<sup>er</sup> juillet, (le Paris-Bourg-Saint-Maurice est aussi concerné) en six questions.

**1 Quels sont leurs arguments des défenseurs des trains de nuit ?**

Ces trains permettent d'économiser un jour de voyage (avec un coût moyen par voyageur de 150 euros aller-retour) et une arrivée quasiment au pied des stations. Pendant la saison d'hiver, un train transporte 400 voyageurs par nuit. C'est, en moyenne, plus d'une centaine de voitures en moins dans la vallée. Pas un luxe quand

on connaît les problèmes de pollution de l'air dans la vallée.

Le "slow travel" deviendrait à la mode comme l'est aujourd'hui le "slow food". Un créneau à développer ? Les défenseurs de cette ligne estiment que l'État ne fait rien pour la "vendre" aux usagers (lire ci-dessous les arguments de l'ARDSL) et que ces trains sont sous-utilisés alors qu'ils pourraient s'intercaler dans une stratégie "low cost".

**2 Pourquoi la SNCF ferme la ligne ?**

Selon l'État et le ministre des Transports, « les trains de nuit représentent 25 % du déficit des trains intercity (NDLR : 32 lignes au total, lire l'Info en +) alors qu'ils transportent 3 % des voyageurs [...]. À chaque fois qu'un voyageur emprunte un train de nuit, la collectivité verse 100 euros de subventions. » Un argument économique qui a du poids au regard des 12 milliards de pertes enregistrées par le groupe SNCF en 2015 ! Enfin, l'entreprise publique doit remplacer un matériel vieillissant (plus de 30 ans)

et ne veut pas investir sur ces lignes peu rentables, selon elle. Les couchettes ne sont plus adaptées aux exigences de la clientèle (toilettes d'un autre âge, pas de douches, etc).

La SNCF priorise les investissements dans les TER et TGV. Une autre raison avancée : ces trains subissent les programmes des travaux souvent réalisés la nuit sur les voies pour ne pas gêner les utilisateurs. Enfin, il y a aussi l'argument sécuritaire, la formule rebutant les femmes.

**3 D'autres lignes de ce type sont-elles concernées en France ?**

Oui et c'est un choix stratégique de la SNCF. Sur les huit dernières lignes existantes aujourd'hui, six vont être supprimées le 1<sup>er</sup> juillet prochain. Seules celles de Paris-Briançon et Paris-Rodez/Latour-de-Carol (Pyrénées-Orientales) sont conservées et feront l'objet d'investissements. Raison invoquée par l'État : « il n'y a pas d'offre alternative de transport pour desservir ces régions. »

**4 Quelle est la situation des trains de nuit en Europe ?**

Ils disparaissent peu à peu et les arguments sont quasiment les mêmes que la SNCF.

Le plus grand opérateur de trains de nuit en Europe, la Deutsch Bahn (chemin de fer allemand), vient de supprimer les derniers dont le Paris-Berlin. Il ne restera plus ainsi que sept grandes lignes de ce type en Europe. Une exception : le Paris-Milan-Venise qui enregistre une hausse de ses passagers. Mais il s'agit d'une sorte de niche touristique.

**5 L'appel à un prestataire extérieur a-t-il des chances d'aboutir ?**

C'est peu vraisemblable. Parce que le délai de l'appel d'offres au privé est court (il se termine le 24 juin prochain), que les investissements à réaliser sont importants... et que le retour sur cet investissement est aléatoire. L'équilibre économique est loin d'être assuré.

**6 Quelles alternatives pour ces trains de nuit ?**

La SNCF estime que l'offre TGV est suffisante et vient combler ces suppressions de lignes. Enfin, la libéralisation des transports en car pourrait combler cette disparition.

Dominique CHEUL

L'INFO EN +

QU'EST-CE QUE LES TRAINS INTERCITÉS ?

Ce sont des trains type Corail qui assurent des liaisons souvent transversales entre des villes françaises. Au total, ils représentent 100 000 voyageurs quotidiens qui prennent place dans 320 trains circulant sur 32 lignes (dont deux de nuit pour l'instant). Ces trains circulent sur le réseau classique qui a beaucoup souffert de sous-investissements. Le matériel est vieillissant (entre 30 voire 40 d'âge) et ces trains sont souvent très lents. L'État a décidé d'investir près de 3 milliards sur ces lignes. Les travaux devraient durer au moins dix ans.

Les usagers du rail font des propositions à la SNCF

L'Association Rail Dauphiné Savoie Léman (1), présidée par Claude Brasier, est convaincue de la viabilité des trains de nuit. Elle a donc décidé de contre-attaquer en lançant un moratoire contre leur suppression. L'association avance même des propositions et propose à la SNCF un business plan sur le sujet.

**« L'État fait tout pour abandonner ces lignes »**

Il faut vite convaincre l'entreprise publique : l'appel d'offres (nommé "appel à manifestation d'intérêt") lancé auprès de secteur privé pour prendre un événement relais sur les six lignes de nuit (dont celle des Paris-Saint-Gervais et Paris-Bourg-Saint-Maurice), doit s'achever le 26 juin prochain.

Pour montrer sa détermination, l'association régionale des usagers du train a invité récemment Bruno Gazeau, président national de la FNAUT (Fédération nationale des associations d'usagers des transports), qui a rappelé les exigences de la Fédération sur la sécurité ferroviaire, la qualité et la complémentarité des modes de transports.

**« Il y a une demande pour les trains low cost »**

L'Association Rail Dauphiné Savoie Léman (ARDSL) estime que la SNCF ne communique pas assez sur ces trains auprès du public, ce qui explique en partie pourquoi ils ne seraient remplis qu'à 45 % en moyenne. « L'objectif de l'État étant d'abord de supprimer ces lignes, il fait tout pour les laisser à l'abandon. »

Autre motif de désaffection, toujours selon l'ARDSL, l'état des trains qui n'offre pas de bonnes conditions de voyage.

Autre argument avancé par Claude Brasier, celui-ci est économique : « Ce sont des rames qui permettent aux touristes de se rendre plus facilement dans les stations de sports d'hiver en voyageant la nuit dans le cadre de courts séjours. Il y a donc un enjeu économique pour notre région. »

L'association demande plus de temps pour affiner de nouvelles pistes commerciales et techniques dont elle a déroulé l'essentiel lors d'une conférence de presse comme, par exemple, inclure ces trains dans les packages touristiques (« aller chercher les clients ») et utiliser les rames pour faire de l'intercity de jour. « Il y a une deman-



À gauche Bruno Gazeau, président national de la Fédération des associations des usagers des transports, venu supporter les propositions des Savoyards et Haut-Savoyards. À droite, le régional de l'étape, Claude Brasier. Photo Le DU/D.C.

de pour les trains low cost. » Enfin, l'ARDSL propose que les trains couchettes-modulaires en places assises-puissent aussi servir aux transports régionaux (TER). La balle est dans le camp de

l'État.

D.C.

(1) Adhérente de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT).