

## **Le premier train privé**

Par Claude-Marie Vadrot

### ***Il partira le 11 décembre pour Venise, sous la tutelle de Veolia Transdev et Trenitalia.***

Produit de la fin du monopole de la SNCF sur le trafic voyageurs international décrétée en 2009 par l'Union européenne, le premier train privé quittera la gare de Lyon pour Venise à 21 h 30 le 11 décembre, le jour du « big bang » préparé par le SNCF. Des esprits chagrins penseront que cela relève de la provocation. Ce convoi sera assuré par Thello, une nouvelle société créée conjointement par Veolia Transdev, opérateur privé, et Trenitalia, la société publique des chemins de fer italiens, que le nouveau gouvernement à Rome projette de privatiser en partie dans un avenir proche.

Veolia Transdev représente une puissance de 8 milliards d'euros de chiffre d'affaires, auxquels il faut ajouter 587 millions issus de ses participations dans des sociétés d'économie mixte. Chiffres qui symbolisent la toute-puissance de cette multinationale opérant dans 27 pays : Europe, Colombie, Chili, Chine, Inde, Corée du Sud, Australie et Nouvelle-Zélande : 120 000 salariés s'occupant aussi bien de trains, d'autocars, de lignes d'autobus, sans oublier 27 réseaux de tramways.

Un train peut en cacher un autre, et même beaucoup d'autres. Dès mars sera lancée une liaison Thello entre Paris et Rome. Un train de nuit « international » prendra des voyageurs en gare de Dijon : la SNCF louera les motrices tandis que Trenitalia fournira les wagons-couchettes. D'autres liaisons seront mises en place par les entreprises privées, notamment Lyon-Chambéry-Turin. Dès 2012, le trafic des lignes intérieures françaises sera ouvert à Thello et à d'autres.

La communication sur ce premier train privé a déjà débuté : un aller ne coûte que 35 euros, les billets ont tous été vendus en quelques semaines, alors que le premier prix de la SNCF est à 88 euros. Mais une étude attentive de l'offre tarifaire de Thello montre que peu de couchettes sont disponibles à ce prix et que le coût des billets, de toute façon promis à une rapide augmentation, varie en fait de 80 à 275 euros. La stratégie de ce premier opérateur privé est tout simplement de mettre les lignes SNCF en déficit pour pouvoir ensuite ramasser la mise.

Claude-Marie Vadrot