



L'ÉDITO

En avant !

Coûteux et peu rentable. Le diagnostic est abrupt pour ce qui fut, pendant des décennies, le symbole d'un Etat puissant et ambitieux. Comme le Concorde, le TGV a longtemps fait l'orgueil des Français. Plus vite, plus loin, plus beau... mais aussi plus cher ! Les voyageurs, aussi pressés soient-ils, regardent à la dépense. Et plus d'un pense, à tort ou à raison, que le chemin de fer au prix de l'or, ce n'est pas raisonnable. La SNCF doit vite se lancer à la conquête des passagers perdus. Ce n'est pas seulement une question de sous. C'est aussi une affaire de principe. Le rail à grande vitesse demeure une superbe réussite qui a redessiné la carte de la France, voire celle de l'Europe. Alors, en avant ! **GUILLAUME DOYEN**

30 ANS D'HISTOIRE

Le TGV fait irruption dans la vie quotidienne des Français le **27 septembre 1981**. Orange et au nez profilé comme une fusée, il met alors **Lyon à 2 h 40 de Paris** contre plus de 4 heures avec un train classique. Dès le départ, le TGV, imaginé et fabriqué par Alstom, affole les statistiques. Avec une vitesse de **260 km/h**, le TGV enlève au Shinkansen, le train japonais, le record mondial de vitesse commerciale sur rail. La SNCF, qui cherche alors à redresser la fréquentation de ses trains, concurrencés par la voiture et l'avion, a trouvé la solution. Vendu depuis à la Corée et à l'Espagne, trente-trois ans après son arrivée, le TGV, qui bat en 2007 un nouveau record de vitesse sur rail (**574,8 km/h**), a transporté plus de 2 milliards de passagers sur ses **2 024 km de lignes à grande vitesse**, soit le deuxième réseau d'Europe, derrière l'Espagne. D'ici 2017, le TGV devrait rallier à grande vitesse sur la totalité du parcours Rennes, Bordeaux et Strasbourg.

Le TGV en perte de vitesse

La SNCF va supprimer 1 400 postes en 2014. En cause, la rentabilité en chute libre de son fleuron. Une ligne sur deux serait déficitaire.

La machine à cash de la SNCF est en panne. Si, en cette période de vacances, les rames sont bondées, le système du tout-TGV est en train de se gripper. Plus de trente ans après son lancement en 1981, ce fleuron de la technologie française, champion du monde de vitesse sur rail et véritable locomotive des résultats de la SNCF, voit ses performances économiques se dégrader de manière préoccupante.

Alors qu'en 2008 le TGV réalisait une marge opérationnelle de 20 %, elle est passée à 14 % en 2011, 12,8 % en 2012 et devrait glisser sous la barre des 10 % l'an prochain. Parallèlement, pour la deuxième année d'affilée, le nombre de passagers devrait reculer (- 0,3 %). La fin d'une époque pour la SNCF. Celle où le TGV largement excédentaire compensait les activités déficitaires comme le fret.

La semaine dernière, c'est donc un budget placé sous le signe de la réduction des coûts qui a été présenté au conseil d'administration. Et le



Gare de Lyon, Paris (XII^e), hier. Le nombre de passagers du TGV devrait reculer (- 0,3 %) en 2014, pour la deuxième année d'affilée. (LP/Olivier Lejeune.)

couperet est tombé ! L'entreprise publique prévoit de supprimer plus de 1 400 emplois sur 150 000 par le non-remplacement des départs à la retraite. Une mauvaise nouvelle que l'embauche de 500 emplois d'avenir ne permet pas d'atténuer.

■ Fin du monopole sur les lignes à grande vitesse

Le TGV malade, ce sont tous les acteurs qui toussent. D'abord les élus qui voient s'éloigner leur rêve. Crise économique oblige, la construction coûteuse de lignes, à la rentabilité douteuse, est renvoyée à l'après-2030. Ensuite, les usagers redoutent de voir la SNCF délaissier les lignes non rentables au profit de celles plus lucratives, comme Paris-Lyon. Enfin, les cheminots sont d'autant plus inquiets que se profile la fin du monopole. Avec l'ouverture à la concurrence des lignes à grande vitesse à l'horizon 2019, la SNCF va devoir revoir le modèle économique de son TGV. **VINCENT VÉRIER**

VOIX EXPRESS

Propos recueillis par PHILIPPE BAVEREL

Prenez-vous moins le TGV qu'avant ?



Sylvie Spiegel
29 ans, professeur de français
Strasbourg (67)

« Non, toujours autant, car je n'ai pas le choix. Entre Strasbourg et Paris, il n'y a plus de trains Corail. Je réserve trois mois à l'avance pour payer moins cher. Je pars tôt le matin et je rentre tard le soir pour avoir de meilleurs tarifs. Venir à Paris en voiture, non merci, vu le temps que ça prendrait ! Et l'avion, à mon avis, n'est pas moins cher que le TGV, même en low-cost, d'autant qu'il faut faire le trajet jusqu'à l'aéroport. »



Yocheved Darmon
20 ans, étudiante
Toulouse (31)

« Oui parce que le TGV est trop cher, même avec la carte 12-25 ans. J'ai payé l'aller-retour Toulouse-Lyon 80 €. Résultat : je rentre beaucoup moins souvent chez mes parents à Lyon. Plutôt que d'expérimenter d'autres solutions, je préfère voyager moins souvent. Je n'envisage pas de prendre le car parce que c'est trop long. Encore que j'aie déjà subi un retard de trois heures avec la SNCF... »



Yannick Tonnelier
27 ans, électricien
Vincennes (94)

« Je continue de prendre le train quand je suis seul. Même si en réservant deux semaines à l'avance, je paye pour un Paris-Metz 57 € l'aller, ce qui reste cher. En revanche, quand je voyage avec mon amie, nous prenons la voiture ; le calcul est simple : 60 € d'essence, 50 € de péage, soit 110 € l'aller-retour à deux. En TGV, ce serait minimum 120 €, à condition de trouver des billets Prem's à 30 €, trois mois à l'avance. »



Marilynne Sanchez
49 ans, plongeuse
Reims (51)

« Oui, en raison du prix des billets. Le TGV est devenu horriblement cher, sauf si l'on fait ses réservations trois mois à l'avance, mais ce n'est pas toujours possible. La semaine dernière, je me suis fait rembourser mon billet entre Reims et Liège, en Belgique, que j'avais payé 123 €, pour partir en covoiturage avec des amis qui ne m'ont rien fait payer. Mais la SNCF m'a retenu 40 % des 123 €. »

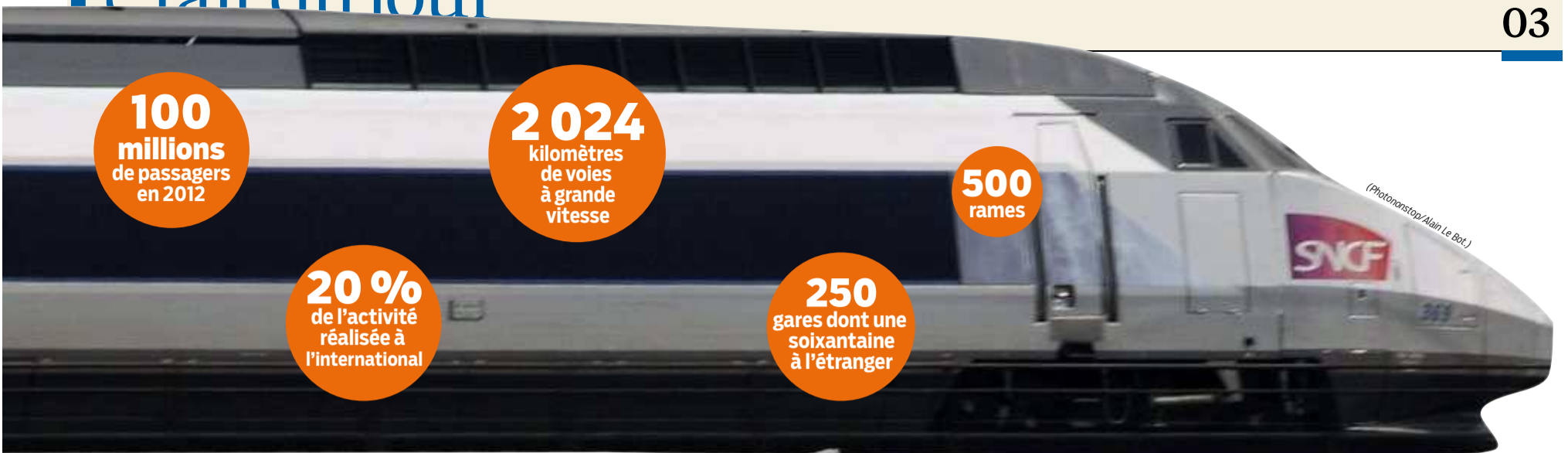


Cyrille de Zorzi
34 ans, agent immobilier
Hyères (83)

« Oui... et nous prenons plus souvent l'avion avec ma compagne et notre fils de 21 mois. Pour faire le voyage Nice-Metz, où vit notre famille, nous trouvons des billets d'avion avec des compagnies low-cost à 400 € l'aller-retour pour nous trois. En TGV, c'est plutôt autour de 550 €, même si, pour Noël, nous n'avons payé que 470 € en Prem's. Mais, dans ce cas, il faut voyager très tôt le matin ou tard le soir. »

Le Parisien

- Politique.....Pages 4 et 5
- Economie.....Page 6
- Société.....Pages 7 et 8
- Le rendez-vous.....Page 9
- Faits divers.....Pages 10 et 11
- Sports.....Pages 12 à 15
- Sport hippique.....Pages 16 à 19
- Loisirs-Télévision.....Pages 22 à 26
- Jeux.....Page 27
- Météo.....Page 28
- Votre département.....Cahier central



100 millions de passagers en 2012

2 024 kilomètres de voies à grande vitesse

500 rames

20 % de l'activité réalisée à l'international

250 gares dont une soixantaine à l'étranger

Pourquoi la star du rail fait moins recette

Le modèle économique du TGV s'essouffle. Au point que pour renouer avec la clientèle, la direction de l'entreprise promet de vendre d'ici cinq ans un tiers de ses billets à moins de 30 €.

Le TGV, victime de la crise

Comme d'autres, la SNCF est directement impactée par la crise économique. « Les gens voyagent moins, note un syndicaliste. On le constate quotidiennement, les TGV sont moins remplis. » Quant aux voyageurs d'affaires, habitués des premières classes, ils préfèrent désormais se déplacer en seconde classe. 2013 a aussi été marqué par une météo morose et deux accidents ferroviaires majeurs, celui de Brétigny (7 morts) et celui de Saint-Jacques-de-Compostelle en Espagne (79 morts) qui ont pesé sur la fréquentation des TGV.

Une concurrence accrue

Lorsqu'en 1966 la SNCF décide de se lancer dans le train à grande vitesse, il s'agissait de lutter contre la

concurrence de l'avion et de la voiture. Aujourd'hui, on prend les mêmes et on recommence. Les compagnies aériennes EasyJet et Ryanair par exemple impactent les TGV province-province. « Les compagnies aériennes low-cost ont fait mal au TGV, analyse Jean Lenoir, vice-président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT). Et la compagnie ferroviaire n'a pas su s'adapter suffisamment rapidement. » Même chose avec l'automobile qui profite de l'essor du covoiturage. Si ce nouveau concurrent ne touche qu'environ 1 % de la clientèle TGV, il devrait occasionner un manque à gagner de plusieurs millions d'euros.

Le poids croissant des péages

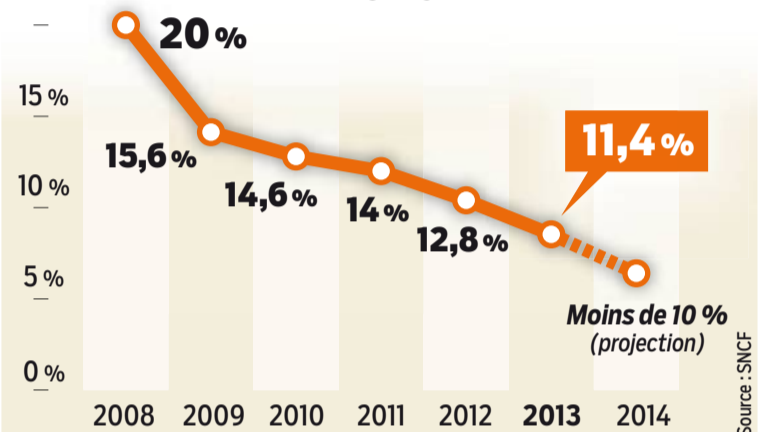
Pour la SNCF, c'est la principale explication des mauvais chiffres de ses TGV. Ces péages, qui sont payés à Réseau ferré de France (RFF) pour l'entretien des voies, ne cessent d'augmenter. En 2013, ils ont progressé de 7,4 %, 1,5 % en 2012, 11,7 %

en 2011, 11 % en 2010. Une envolée qui devrait se poursuivre en 2014. « Ces hausses sont justifiées, nuance Jean Lenoir. La SNCF a beau les critiquer, ils correspondent aux investissements importants réalisés par RFF pour rénover les voies. »

Entre un tiers et la moitié des lignes non rentables

Moins de passagers dans les trains, des charges comme l'énergie, les péages et les salaires qui augmentent, résultat beaucoup de lignes TGV sont déficitaires. Selon la SNCF, environ 30 % ne seraient pas rentables. Un chiffre sous-estimé selon la FNAUT. « Il y a cinq ans, 10 % des lignes n'étaient pas rentables, il y a deux ans, c'étaient 30 % et maintenant, selon les chiffres que la direction nous communique, 50 % ne seraient pas rentables, s'inquiète Jean Lenoir. Où va s'arrêter cette spirale du déclin ? » Pour y remédier, Guillaume Pepy veut étendre le concept de ses TGV low-cost Ouigo, 40 % moins cher à produire qu'un TGV classique (*lire ci-dessous*).

LA RENTABILITÉ PLONGE



Evolution de la marge opérationnelle de la branche voyages de la SNCF.

Des billets jugés trop chers

C'est l'éternel reproche. Pourtant, la SNCF le répète, son train grand vitesse est le moins cher d'Europe. Il est 10 % moins élevé qu'en Espagne et plus de 30 % moins cher qu'en Allemagne. Reste qu'en période de pointe, le prix des billets est élevé.

« Cela permet d'étaler la demande », justifie la compagnie. Pour casser cette image et remplir ses trains, Guillaume Pepy promet que tous les TGV qui circuleront le 1^{er} janvier auront leurs prix bradés. Et, d'ici trois à cinq ans, un billet sur trois sera à moins de 30 €. **VINCENT VÉRIER**



Marne-la-Vallée (Seine-et-Marne), le 2 avril. Le TGV low-cost Ouigo lancé en avril par la SNCF afficherait un taux d'occupation de 60 %, soit sous son seuil de rentabilité. (LP/Yann Foreix.)

Les low-cost Ouigo n'ont pas fait le plein

Petite déception pour la SNCF. Son TGV low-cost Ouigo, lancé en avril, serait moins rentable que prévu. Le train afficherait en 2013 un taux d'occupation de 60 %, soit sous son seuil de rentabilité. Interrogée, la SNCF n'a pas souhaité faire de commentaire. Le dernier chiffre connu indiquait plus d'un million de voyageurs transportés depuis son lancement.

De couleur turquoise et rose, ces TGV Ouigo ont été calqués sur le modèle low-cost des compagnies aériennes. Les billets sont vendus uniquement sur Internet, le second bagage est payant comme le changement de réservation, les passa-

gers doivent impérativement être sur les quais trente minutes avant le départ et les TGV s'élancent depuis Marne-la-Vallée (Seine-et-Marne) ou Saint-Exupéry près de Lyon (Rhône). Grâce notamment à la suppression de la voiture-bar, un Ouigo peut transporter 1 250 passagers, contre 1 000 sur un TGV traditionnel.

Uniquement présent sur la ligne TGV Paris, Lyon, Marseille et Montpellier, le Ouigo revendique un quart de ses prix en dessous de 20 €. « Nous lançons les TGV les

moins chers du monde », avait déclaré Guillaume Pepy, PDG de la SNCF, lors de l'inauguration. « Cette politique des petits prix a ses limites, critique un syndicaliste. C'est bien pour l'utilisateur mais ça réduit nos marges. D'autant que Ouigo concurrence directement le TGV. Une grosse partie des clients vient du TGV. » Une version contestée par la SNCF. « Pour l'essentiel, il s'agit de nouveaux clients, insiste un porte-parole. Les transferts existent mais à la marge. » **V.V.**

« Cela concurrence directement le TGV traditionnel »

Un syndicaliste de la SNCF

Thalys, Eurostar... ça roule pour eux

Londres, Amsterdam, Turin, Luxembourg ou encore Francfort et Genève, pas moins d'une trentaine de villes européennes sont accessibles depuis la France en train. Un réseau qui compte pour la SNCF. Avec 27 millions de voyageurs, le trafic international représente 1,3 Md€ cette année, soit environ 20 % du chiffre d'affaires. Mieux, alors que le nombre de passagers en France devrait à nouveau reculer de 0,3 % l'an prochain, les Eurostar, Thalys et Lyria devraient permettre au contraire au groupe de progresser de 0,7 % pour l'ensemble des TGV. « Si le trafic domestique baisse, l'international est dynamique », reconnaît Jean-Yves Leclercq, directeur Europe et développement international de SNCF Voyages.

Ainsi, pour le premier semestre, Eurostar, détenu à 55 % par la SNCF, 40 % par la compagnie ferroviaire

britannique London & Continental Railways (L & CR) et 5 % par les Belges de la SNCB, a vu ses recettes commerciales augmenter de 7 % et son trafic de 2 %. Une bonne santé financière qui a poussé les Anglais à annoncer début décembre qu'ils étaient prêts à vendre leurs parts.

Barcelone désormais desservi

C'est dans ce contexte de trafic international porteur qu'a été inaugurée, le 15 décembre, la ligne à grande vitesse directe Paris-Barcelone. Cette liaison permet surtout de relier la capitale catalane à Lyon, Marseille, Toulouse ou encore Montpellier. « Notre objectif sur cette ligne est d'atteindre un million de passagers internationaux en 2014 », annonce Barbara Dalibard, la patronne des TGV à la SNCF. **V.V.**



Gare du Nord, Paris (X^e), hier. Avec 27 millions de voyageurs, le trafic international des TGV représente 20 % du chiffre d'affaires de la SNCF. (LP/Daphne Goldstein.)