

**EN VINGT ANS, CE TRAIN
A UNI POUR LE MEILLEUR LES DEUX
PLUS GRANDES CAPITALES D'EUROPE**

Dans la gare londonienne de Saint-Pancras, la rencontre de deux conducteurs, le Britannique Alan Pears et le Français Sébastien Soulié.

PHOTO VIRGINIE CLAVIÈRES





Outre l'exploit technique, l'idée d'un train sous la mer a longtemps suscité les fantasmes, de l'enthousiasme à la terreur. En 1994, c'est fait. L'Eurostar relie l'Angleterre de Thatcher à la France de Mitterrand. Cette histoire change la géographie. Londres s'approche de Paris à pas de géant : trois heures de TGV les premières années, deux heures et quart aujourd'hui. Sur ce trajet, l'avion bat de l'aile puis s'incline. A l'occasion de cet anniversaire, la ligne s'offre un coup de jeune en commandant de nouvelles rames qui rouleront jusqu'à 320 km/h et pourront accueillir 900 passagers fin 2015. Tous auront accès au Wi-Fi.

EUROSTAR

L'entente cordiale

GUILLAUME PEPY, PRÉSIDENT DE LA SNCF

« NOUS AVONS RÉALISÉ LA LIBRE CIRCULATION DONT RÊVAIENT LES PÈRES DE L'EUROPE. MÊME LES AVIONS LOW COST NE RIVALISENT PAS »

INTERVIEW ANNE-SOPHIE LECHEVALLIER ET CAROLINE MANGEZ

Paris Match. Si l'Eurostar était conté, en chiffres ?

Guillaume Pepy. Vingt ans, c'est 10 + 10. Dix millions de voyageurs chaque année et dix ans de croissance ininterrompue. Et de plus en plus de voyageurs choisissent Eurostar (de l'ordre de 2 % supplémentaires chaque année). On remarque que souvent, quand la croissance française est atone, la britannique est vigoureuse, et inversement. Eurostar est le train européen à grande vitesse qui relie Bruxelles, capitale de l'Europe, Londres, capitale de la finance, et Paris, capitale des capitales. Son réseau s'étend vers Amsterdam, Genève, l'Allemagne. Il a changé nos vies, mettant le centre de Londres à deux heures et quinze minutes de Paris. Et Bruxelles à une heure et cinquante minutes, moins de temps qu'il n'en faut pour rallier Lyon.

Quels sont ses plus illustres passagers ?

La première d'entre eux : la reine d'Angleterre, qui a encore emprunté un Eurostar le 5 juin dernier pour se rendre à Paris. Et tous les présidents français qui se sont succédé. Parmi les habitués : les Beckham, Jane Birkin, Laurent Voulzy, Kate Moss, Madonna, Mick Jagger, Rihanna ou Louis Bertignac qui, un jour, a improvisé un concert à bord... C'est le train des stars, mais aussi celui de tout le monde : la grande vitesse à portée de tous. Le premier prix est à partir de 86 euros l'aller-retour. Grâce à l'Eurostar, 13 millions de Britanniques viennent à Paris chaque année. Les jours de grande affluence, nous transportons dans les deux sens 40 000 personnes, l'équivalent de la population de l'agglomération de Soissons. Et de plus en plus de "navetteurs" font l'aller-retour dans la journée, travaillant dans une ville, vivant dans l'autre.

Une crise économique incitant moins au voyage, mais des exilés fiscaux plus nombreux à emprunter ce trajet, les deux effets s'annulent-ils ?

Depuis sa création, le marché a doublé. Londres est la première capitale française de l'étranger. Nous sommes dans la libre circulation dont rêvaient les pères de l'Europe. Quatre voyageurs sur cinq prennent le train. Même les avions low cost n'arrivent pas à rivaliser.



Guillaume Pepy dans le salon Business Premier de la gare du Nord, à Paris, vendredi 14 novembre.

L'Eurostar est-il rentable ?

Oui ! Avec un chiffre d'affaires avoisinant 1 milliard d'euros, c'est un des plus beaux succès de la SNCF, actionnaire majoritaire en partenariat avec les Belges et les Anglais. Nous entreprenons trois changements qui vont encore améliorer le service pour nos clients. Plus de 70 millions d'euros de travaux de rénovation sur un an et demi à la gare du Nord, la première d'Europe. Dix-sept trains neufs qui arriveront fin 2015. Avec de nouveaux sièges et 20 % de places en plus, ils pourront transporter 900 personnes. Enfin, nous prévoyons de relier en grande vitesse Genève ce mois-ci, Amsterdam, Lyon, Avignon et Marseille en 2015.

Décrivez-nous le train du futur.

Il est d'abord européen, car le train est la bonne solution pour le voyage en Europe. Ensuite, il offre de nombreux

services digitaux ; voyages-sncf.com est déjà le premier site français de commerce en ligne : 10 millions de personnes ont téléchargé nos applications et nous venons de lancer SNCF Maps, une carte pour visualiser en temps réel les 17 000 trains qui circulent chaque jour. L'avenir, ce sont ces services sur mobile. Déjà, dans l'Eurostar, on est connecté en Wi-Fi pendant les vingt minutes de traversée du tunnel. Pas de télévision à bord : le train restera un espace de liberté.

lra-t-il plus vite ?

Nous n'irons pas au-delà de 320 km/h. La vitesse n'est pas dépassée ; mais le "toujours plus de vitesse" est exclu à cause de l'environnement, du bruit et du coût. Difficile de rivaliser avec le TGV : c'est huit fois moins d'énergie consommée que la voiture, vingt fois moins que l'avion, et aucune émission de gaz à effet de serre.

La Cour des comptes a vertement critiqué certaines lignes à grande vitesse existantes. Lui donnez-vous raison ?

Nous savons ce que l'on doit au TGV mais ne sommes plus sur le "tout-TGV". Depuis six ans, le

réseau ferroviaire existant et les trains de la vie quotidienne sont mes priorités. Nous ne pouvons plus, comme dans les décennies 1980 et 1990, les délaissier.

Les usagers se plaignent des tarifs bien que l'activité TGV reste dans le rouge. Et vous annoncez un plan d'économies. Comment sortir de l'impasse financière ?

La concurrence s'amplifie : les Français ont le choix entre train, covoiturage, bus et avion low cost. Et la crise est dure. Nous nous battons pour que personne ne soit contraint de renoncer à voyager. Pour baisser les prix, il faut baisser les coûts. La SNCF doit réaliser des gains d'efficacité de l'ordre de 15 % d'ici à 2017, en économisant sur les achats, en améliorant l'organisation du travail. Mais si les prix ont augmenté, la TVA, passée de 5,5 % à 10 % en trois ans, y est pour beaucoup.

Vous voulez voir la France se hisser sur le podium du transport public international. Quelle est la part de l'activité de la SNCF à l'étranger, que doit-elle être dans dix ans ?

Au troisième trimestre, un quart de notre chiffre d'affaires est réalisé à l'étranger, où 30 000 salariés SNCF travaillent. Il y a sept ans, c'était moins de 10 %. Le Royaume-Uni, où il existe un renouveau du rail, est le premier pays pour la SNCF : nous avons la chance d'y exploiter sept lignes. La référence Eurostar nous sert beaucoup. Nous gagnons de plus en plus de compétitions face à nos concurrents allemands, coréens ou chinois. Notre capacité à innover et notre expertise technique inspirent confiance. Dans dix ans, l'objectif est d'avoir la moitié de notre activité en France, 25 % en Europe et 25 % dans le reste du monde.

Vous tirez parti des ouvertures de marché à l'étranger, mais le marché français des voyageurs reste très fermé. Pourquoi ce paradoxe ?

C'est au Parlement de statuer. La date limite fixée par l'Europe est 2019 pour les TGV, 2023 pour les TER. **Est-ce que la tragédie de Brétigny-sur-Orge en 2013 vous hante ?**

La catastrophe de Brétigny a choqué chacun des 160 000 cheminots et reste dans nos esprits au quotidien. Au-delà de la solidarité avec les familles, toute la SNCF s'est engagée pour améliorer encore le niveau de sécurité. Nous avons demandé à 150 000 agents de s'exprimer afin que nous puissions prendre en compte les bonnes idées dans ce domaine.

Que pensez-vous des rapports sur Brétigny ?

La vérité sur Brétigny sera judiciaire. Evidemment, cela prend du temps. Plusieurs rapports d'experts ont été rendus. A chaque fois, nous mettons en œuvre leurs recommandations. Il n'y a aucun tabou, aucun déni.

Le réseau doit-il être modernisé ?

Brétigny, comme toute catastrophe dans les transports, implique une remise en question sans concession du système de sécurité. Le programme Vigirail accélère la modernisation technologique. Des caméras numériques et de nouveaux logiciels vont aider à ausculter les voies, des assistants personnels vont améliorer la traçabilité... La technologie ne remplacera pas l'homme mais lui permettra de se concentrer sur des points délicats. Avec Jacques Rapoport, patron du Réseau, nous avons décidé que la surveillance et la maintenance des voies existantes seraient la priorité absolue de la nouvelle SNCF. Le ministre des Transports, Alain Vidalies, et le gouvernement appuient cette démarche.

Quels seront, pour le voyageur, les avantages de cette nouvelle SNCF récemment créée ?

Nous nous sommes engagés à ce que plus de trains soient à l'heure, en gagnant chaque année au moins un demi-point de régularité grâce à une meilleure coordination entre le réseau et le transporteur ; à améliorer la fiabilité des trains, grâce à un programme de travaux sans précédent ; à acheter davantage de trains neufs – 300 seront livrés en 2015-2016, un record – et à rénover



Une des 17 nouvelles rames e320, fabriquées par Siemens. L'Eurostar reliera bientôt Marseille à Londres.

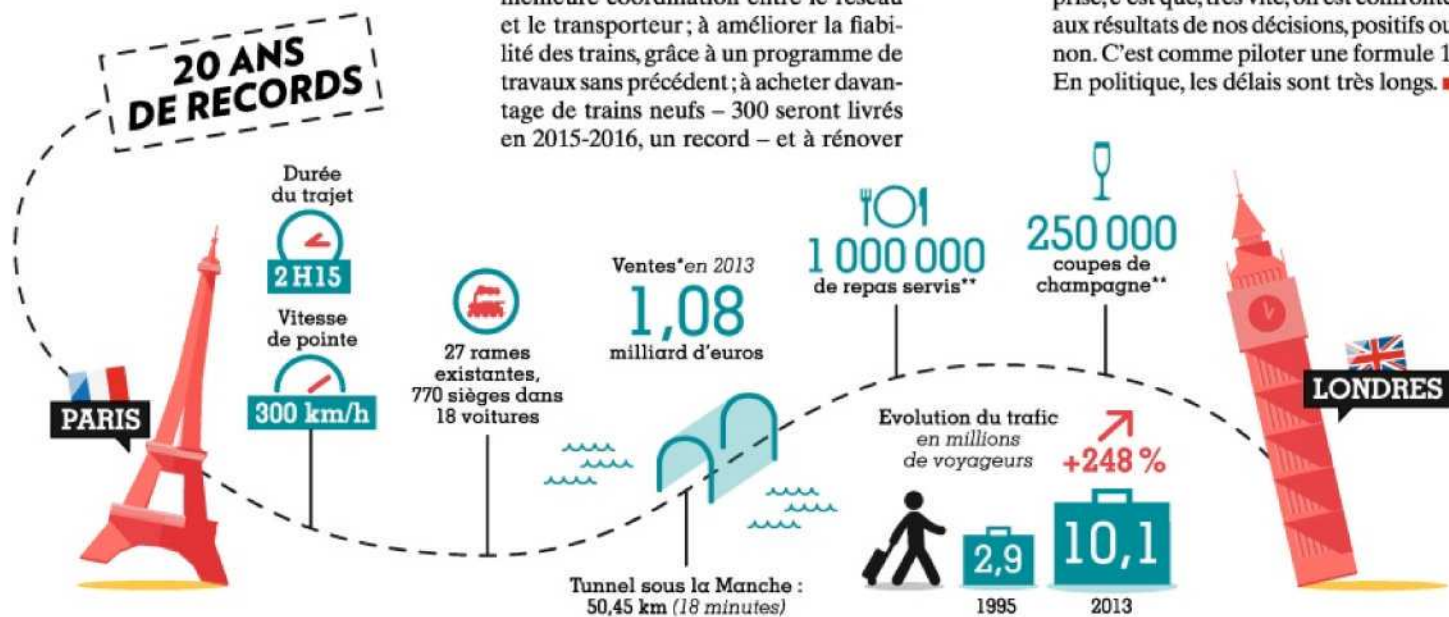
davantage les petites gares.

Avec le plan d'excellence 2020, vous avez fixé votre cap. Votre second mandat devrait s'achever en 2017, on vous imagine mal ne pas en briguer un troisième...

A la suite de la réforme du ferroviaire, le gouvernement vient de nommer Frédéric Saint-Geours président du conseil de surveillance par intérim, ainsi qu'un président et un président délégué du directoire, par intérim également. Ces nominations, qui permettent de préfigurer le nouvel ensemble, ont été effectuées dans l'attente de l'avis des commissions parlementaires et d'une nomination en Conseil des ministres. Jacques Rapoport et moi serions heureux de continuer pour ces cinq prochaines années, mais cela ne dépend pas de nous.

Vous êtes énarque, pourquoi la politique ne vous a-t-elle jamais tenté ?

Etre président de la SNCF, c'est n'être ni de droite ni de gauche. J'ai été nommé pour mon premier mandat par Nicolas Sarkozy, pour mon deuxième par François Hollande. Ce que je préfère, dans le métier de patron d'entreprise, c'est que, très vite, on est confronté aux résultats de nos décisions, positifs ou non. C'est comme piloter une formule 1. En politique, les délais sont très longs. ■



*Y compris Londres-Bruxelles. ** Servis aux voyageurs Business Premier par an.