



A la gare  
Saint-Charles  
de Marseille.  
CLAUDE PARIS/AP

# La fin du train?

Trop cher et grevé de dettes, le système ferroviaire français est à bout de souffle. La rentabilité du TGV s'effondre et celle des trains intercity est inexistant. Ainsi, c'est l'ensemble du réseau longue distance qui est menacé à moyen terme

PHILIPPE JACQUÉ

**U**ne réforme suffira-t-elle à sauver le chemin de fer français ? Pour provoquer qu'elle soit, la question mérite d'être posée. Au 1<sup>er</sup> janvier, Réseau ferré de France (RFF), le gestionnaire du réseau national, a réintégré le giron de la SNCF, dix-huit ans après sa séparation de la compagnie publique. En réunissant les deux grands acteurs du transport ferroviaire en France au sein d'un même groupe public, lui-même intitulé SNCF, le gouvernement espère conforter l'avenir du train alors que ce moyen de transport, véritable totem hexagonal, n'a jamais paru aussi vulnérable.

Du moins sur la longue distance. Depuis 2011, le nombre de passagers a reculé, que ce soit dans les trains d'équilibre du territoire (TET, 30 millions de personnes) ou dans les TGV (100 millions), dont la fréquentation s'effrite. Entre 2012 et 2013, la part modale du train pour le transport de passagers a même significativement baissé, selon les données du Conseil général de l'environnement et du développement durable. Et dans le même temps, les parts de marché de la voiture, de l'autocar courte ou longue distance et de l'avion ont augmenté...

Bien sûr, cela reste une goutte d'eau dans un système ferroviaire qui transporte chaque année 1,5 milliard de personnes dont l'écrasante majorité, 1 milliard, rien qu'en Île-de-France. C'est pourquoi peu d'observateurs contestent l'avenir de ce moyen de transport dans les zones denses urbaines pour déplacer en masse de larges populations. L'avenir est au train de banlieue, pas au glorieux cheval de fer parcourant à toute vapeur (électrique) les campagnes de France. Et surgit le spectre d'un basculement à l'américaine. Aux États-Unis, cet instrument de la révolution indus-

**« SUR CERTAINS PARCOURS, COMME BORDEAUX-LYON, L'AUTOCAR SERA BIEN PLUS PERTINENT QUE LE TRAIN »**

UNE SOURCE À LA SNCF

trielle et de la colonisation du pays a été supplanté par l'avion et la voiture dans les années 1960. La France a échappé à ce sort funeste par sa géographie, mais surtout grâce au TGV, qui a redonné une nouvelle jeunesse à ce moyen de transport face à la voiture durant les trente dernières années...

#### La concurrence de l'autocar

Alors que l'automobile concentre déjà 83 % des déplacements en France, laissant au train une part de marché de 9 %, dont 5,5 % pour le TGV, elle poursuit encore son grignotage grâce, notamment, au développement du co-voiturage. Blablacar et ses concurrents, dont IDRoom, une filiale de la SNCF, mettent en

relation par le biais d'Internet des propriétaires de véhicule et des passagers, et attirent avec leurs prix bas des milliers de voyageurs. « Attention au miroir grossissant, nuance-t-on cependant à la SNCF concernant cette activité. Un acteur comme Blablacar a peut-être pris 200 000 passagers aux autres modes de transport, cela n'est pas encore massif, même si on surveille particulièrement ce phénomène. » Blablacar revendique, lui, plus de 1,2 million de voyageurs transportés chaque mois, soit l'équivalent de 2 000 TGV...

De fait, confirme-t-on dans le groupe public, « avec la crise, les Français sont plus sensibles au prix. Il existe de plus en plus un arbitrage entre le temps et le prix. Ceux qui veulent

payer le moins possible et qui ont le temps n'hésiteront pas à choisir des alternatives au train si nous ne leur proposons pas ce qu'ils recherchent ». Témoin, la tempête soulevée le 26 décembre 2014 par l'annonce de l'augmentation des tarifs (+2,6 %).

Les compagnies d'autocar préparent également leur arrivée sur le marché de la longue distance. Aujourd'hui seulement autorisé sur des trajets internationaux, ce type de transport en France va être libéralisé par le gouvernement cette année. Bien plus économique, l'autocar pourrait prendre, à moyen terme, jusqu'à 5 % du marché des transports longue distance. Et déstabiliser encore plus certaines lignes ferroviaires.

## En Chine, le premier réseau TGV au monde... et un gouffre financier

**AU LENDEMAIN** de Noël 2014, le gouvernement chinois s'est offert sa propre célébration, celle des prouesses de son immense réseau ferré à grande vitesse. Le 26 décembre, il inaugurerait une nouvelle ligne parcourant en moins de douze heures les 1 800 km séparant Lanzhou, grande ville de l'ouest, d'Urumqi, capitale de l'instable région du Xinjiang, où l'éthnie ouïgure vit mal l'arrivée massive des Chinois Han.

Un symbole technologique et politique, donc, traversant le désert et résistant aux vents extrêmes, au prix de la rentabilité financière. Le même jour, les trains entraînent en circulation sur deux autres lignes reliant la métropole de Canton aux provinces rurales du Guangxi et du Guizhou, ajoutant ainsi 3 200 km aux 11 000 km de voies à grande vitesse déjà en service un an plus tôt,

dans les temps pour atteindre les 16 000 km de réseau rapide dont la Chine entend disposer à l'horizon 2020.

Pour apporter des financements à ce développement ferroviaire au coût faramineux, la Chine entend désormais vendre ses propres trains à l'étranger. Le pays a pour cela fusionné, le 31 décembre 2014, ses deux producteurs de train, CSR et CNR, qui se faisaient concurrence sur les appels d'offres internationaux. Mais cette modernisation peine à faire oublier les scandales du passé, notamment la corruption qui a accompagné cet empiètement à établir le premier réseau à grande vitesse de la planète.

Les procès de cette entreprise de détournement de fonds à grande échelle n'en finissent pas. Le 14 décembre 2014, c'était au tour d'une vendeuse d'œufs faite femme d'af-

faires d'être condamnée à vingt années de prison et 330 millions d'euros d'amende pour avoir distribué les pots-de-vin et remporté ainsi quantité de contrats, notamment la fourniture de panneaux d'isolation sonore installés le long des voies, une entreprise à 24 milliards d'euros, que la presse n'a pu s'empêcher de comparer aux 28 milliards d'euros qu'a coûté l'ensemble de la ligne reliant Pékin à Shanghai en moins de cinq heures.

#### « Pas rentable »

Si les trains circulant entre les deux premières villes du pays sont souvent pleins, ils le sont plus rarement sur des trajets plus marginaux. « Le projet de train à grande vitesse n'est pas rentable, à l'exportation comme en Chine, ce qui n'empêche pas de le soutenir. D'ailleurs, dans le monde, seule la ligne Tokyo-

Osaka le fut historiquement », constate Zhao Jian, professeur d'économie du ferroviaire à l'Université des transports de Pékin, et l'une des rares voix à se pencher sur la question.

La République populaire voit plus loin que ce coût. La ligne Pékin-Guangzhou, la plus longue ligne à grande vitesse du monde, avec 2 300 km de rails, ouverte fin 2012, met un peu plus de huit heures à traverser le pays, de sorte qu'elle n'est pas utile aux hommes d'affaires ayant besoin de se rendre de la capitale à l'extrême sud-est du pays. Ils lui préfèrent l'avion. Mais la ligne a désenclavé quantité de villes dites de deuxième ou troisième rang : Shijiazhuang, Zhengzhou, Yueyang, Changsha... Un potentiel économique inestimable. ■

HAROLD THIBAUT  
(SHANGHAI, CORRESPONDANCE)

### La part du ferroviaire s'érode

TRANSPORT DE VOYAGEURS EN FRANCE, EN MILLIARDS DE VOYAGEURS PAR KILOMÈTRE EN 2013

#### Transport collectif routier

52,3

102,6

#### Transport ferroviaire

y compris la RATP et les métros de province

819,4

#### Voitures particulières

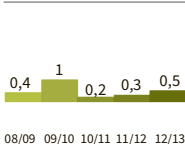
y compris les véhicules immatriculés à l'étranger et les deux-roues motorisés

14,5

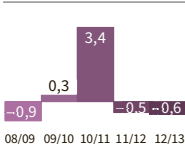
#### Transport aérien

ÉVOLUTION DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT, VARIATION ANNUELLE EN %

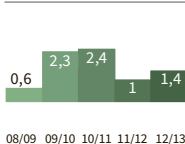
##### VOITURES PARTICULIÈRES



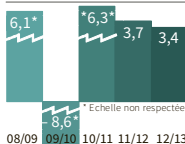
##### TRANSPORT FERROVIAIRE



##### TRANSPORTS COLLECTIFS

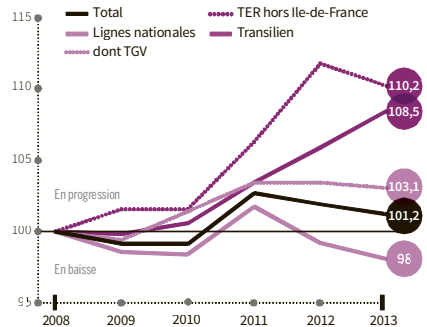


##### TRANSPORT AÉRIEN



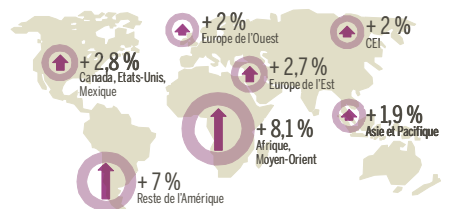
### L'essoufflement du TGV

ÉVOLUTION DES DIFFÉRENTS SECTEURS DU TRANSPORT FERROVIAIRE, EN BASE 100 EN 2008



### Une progression mondiale de 2,6 %

CRÉATION DU MARCHÉ DES FOURNITURES FERROVIAIRES DANS LE MONDE, PÉRIODE 2015-2017 PAR RAPPORT À 2009-2011



SOURCES : CGEDD ; SNCF ; UNIFE ; ROLAND BERGER

La SNCF, qui a préparé cette ouverture en rodant son service IDBus, n'est pas aujourd'hui plus inquiète que cela de cette libéralisation. « L'autocar est potentiellement complémentaire du train, insiste-t-on à la SNCF. Sur certains parcours, comme Bordeaux-Lyon, ce sera bien plus pertinent que le train. De même, là où les flux sont faibles, un autocar, qui peut transporter 50 personnes, sera plus économique qu'un train, qui peut en transporter 600... Mais sur certaines lignes, c'est le contraire. L'arrivée du car nous oblige à redéployer notre offre. On fera du car quand cela est plus efficace. Et du train quand cela est pertinent. »

Ce renouveau de la concurrence modale, sans compter l'essor inégal des compagnies aériennes à bas coût, pose de sérieux défis au groupe. Car son produit phare, celui qui a fait sa réputation à travers le monde et l'essentiel de ses profits dans les années 2000, le TGV, est aujourd'hui dans une impasse économique. Il devient un produit de luxe et pourtant, il est de moins en moins rentable.

Depuis 2008, la marge opérationnelle du TGV s'est effondrée. Alors que, entre 2002 et 2008, elle tournait entre 21 % et 29 %, elle est aujourd'hui de 12 %. En cause, l'augmentation de 41 % des péages pour utiliser le réseau entre 2008 et 2013, mais aussi la dérive des propres coûts de la SNCF...

Sans ce centre de profit, la SNCF perd ses marges de manœuvre et doit rapidement régler la question des trains Corail et autre inintermittés, les TET, un foyer de perte aujourd'hui compensé partiellement par l'Etat. En décembre, le gouvernement a mis en place une nouvelle commission, présidée par le député (PS) Philippe Duron, pour réfléchir à leur avenir. « Contrairement à ce que l'on pense, les TET ne sont pas un gouffre financier, indique-t-on à la SNCF. Pour un chiffre d'affaires de 1 milliard d'euros, la perte d'exploitation annuelle est de 300 millions d'euros. En clair, les voyageurs paient aujourd'hui 70 % du prix réel, l'Etat le reste. Pour les TER, le voyageur en paie 30 %, et la région, par l'intermédiaire des impôts, le reste... »

#### « Absence d'alternative »

Afin de réduire leur déficit d'exploitation, la commission Duron doit décider de la réorganisation de cette offre de TET, du transfert ou non de certaines lignes aux régions ou de l'arrêt de certaines lignes en fonction de l'arrivée des autocars longue distance. Mais elle n'entend pas aborder l'ouverture du marché à d'autres entreprises ferroviaires...

Cela fait enrager ces dernières, qui rongent leur frein. « Ce qui est frappant en France, c'est l'absence d'alternative à la SNCF, même sur des zones reculées du réseau. En Italie ou en Suisse, les acteurs publics nationaux coexistent dans certaines régions avec des opérateurs ferroviaires alternatifs bien mieux équipés pour exploiter au meilleur coût une ligne. »

Selon les différentes études et les observateurs du secteur, la concurrence pourrait proposer aujourd'hui des coûts d'exploitation de 20 % à 30 % inférieurs à la SNCF grâce essentiellement à des organisations managériales bien plus flexibles, à des agents plus polyvalents et à des frais de siège plus réduits. « L'entrée de la concurrence serait suffisante pour pérenniser certaines lignes de train longue distance », convient un spécialiste du ferroviaire. Mais les obstacles politiques, et au premier chef le refus des syndicats d'ouvrir le monopole, sont insurmontables, même si, à partir de 2020, la France devra s'y soumettre. Or, tout le monde le sait : « Le problème du train actuel est son coût d'exploitation. »

#### Economies nécessaires

Pour retrouver un équilibre économique global et pérenniser le système, tout le monde devra faire des efforts. La réforme ferroviaire doit améliorer les synergies entre RFF et SNCF. Et la nouvelle entité doit réaliser près de 2 milliards d'économies à l'horizon 2017.

SNCF Réseau, qui rassemble RFF et SNCF Infra, qui réalise les travaux, doit revoir ses processus industriels de maintenance, tandis que SNCF Mobilités, l'opérateur, entend utiliser tous les leviers pour baisser ses coûts : diminution des effectifs, lutte contre la fraude, réorganisation de la maintenance, augmentation du roulement des matériels comme il l'a déjà testé avec Ouigo, son TGV à bas coût.

« Nous avons établi une série d'objectifs pour baisser nos coûts », précise Guillaume Pepy, le président du directoire de la SNCF. Nous voulons baisser de 13 % les coûts de production du TGV, de 42 % sur Ouigo [le TGV à bas coût], de 50 % pour les intercity éco [une nouvelle offre à bas coût]. Notre but est d'offrir chaque année 1 million de billets à premier prix de plus par an afin d'atteindre en 2017 le quart de nos billets à petit prix. »

De même, l'entreprise veut déployer son train « 100 % éco », qu'elle a installé chaque fin de semaine entre Toulouse et Paris. Sur ce trajet, la compagnie offre des trajets à prix fixe de 15 euros en seconde classe sur des trains de nuit circulant le jour. « Auparavant, ces trains stationnaient la journée au dépôt. Aujourd'hui, on les fait tourner et le public est là. Le taux d'occupation est de 80 %. Et des familles préfèrent cette offre à un voyage en voiture, le prix étant très incitatif. Preuve qu'il n'y a pas de fatalité. »

Pendant, ces réorganisations et autres innovations industrielles suffiront-elles pour relancer le train et lui assurer un avenir ? Rien n'est moins sûr. « Le prix du ticket ne peut pas couvrir le coût complet du service. Même en optimisant autant que l'on peut », assure un observateur. Le train est - et sera - structurellement déficitaire. Il doit être soutenu par les finances publiques.

Pour les TGV, afin de couvrir le coût des in-

### « PEUT-ON ENCORE AUGMENTER LE PRIX DES BILLETS TGV SANS PERDRE DE CLIENTS DANS UN CONTEXTE DE CONTRAÎNE SUR LE POUVOIR D'ACHAT ? »

LA COUR DES COMPTES

frastructures, il faudrait doubler le prix des billets, selon la Cour des comptes. « Mais peut-on encore augmenter le prix des billets TGV, qui a déjà significativement augmenté depuis 2002, sans perdre de clients dans un contexte de contrainte sur le pouvoir d'achat ? », s'interroge la Cour.

De fait, ajoute un ancien dirigeant de la SNCF : « pour sortir de ce face-à-face perdu d'avance avec les autres modes de transport, il faut que l'Etat prenne à sa charge les voies ferrées comme il prend à sa charge les routes. Sans cela, on va aller vers une contraction de l'offre ferroviaire longue distance et son extinction à moyen terme ». Mais la contribution publique pour le ferroviaire s'élève déjà à 13 milliards d'euros par an.

Au regard des finances de l'Etat, l'impasse du secteur risque donc de persister tant que le système restera fermé sur lui-même. Et la dette devrait continuer à enfler. Elle dérive aujourd'hui de 1 à 2 milliards d'euros par an. D'ici à 2025, espèrent les plus optimistes, le système ferroviaire sera lesté d'une dette de 61 milliards d'euros, contre une quarantaine de milliards d'euros à la fin de 2014... Intenable. ■

## En Allemagne, les bus font le plein

EN GUISE d'étranges, la Deutsche Bahn (DB) a préparé ses salariés à des temps difficiles. « Il me semble désormais peu vraisemblable que nous atteignons un bénéfice avant intérêts et impôts de 2,2 millions d'euros », a déclaré Richard Lutz, directeur financier de la DB dans le journal des salariés DB Welt, mardi 30 décembre 2014. Les objectifs de rentabilité ne seront pas tenus et la DB va devoir faire des économies. La faute, selon la compagnie, à l'ouragan Ela, à la grève des cheminots en octobre 2014 et surtout à l'explosion de la concurrence venue des bus grandes lignes.

Depuis début 2013 et la libéralisation du marché du transport passagers sur les grandes lignes, les compagnies d'autocars ont gagné des parts de marché à la DB. Elles ont transporté 8 millions de passagers en 2013, plus de deux fois plus qu'en 2012. Résultat : la DB estime à 120 millions d'euros l'impact sur son bénéfice de cette nouvelle concurrence. Bien que le bus soit plus lent que le train, les passagers ont été séduits par sa flexibilité et ses prix très compétitifs, notamment pour les distances moyen-

nes dans les régions faiblement dotées en infrastructures ferroviaires locales. Pour tenter de contrer la fuite de ses clients, la DB a annoncé le gel des tarifs pour cette année pour les voyageurs de seconde classe, alors que les billets de première classe ont augmenté de 1,9 % au 1<sup>er</sup> décembre 2014.

#### Réservé à une minorité

Peut-on pour autant parler de catastrophe pour la DB ? Christian Boettger, professeur à l'École supérieure d'économie et de technique de Berlin et spécialiste de la Deutsche Bahn, tempère cette image volontiers diffusée dans les médias. « La concurrence des bus est un argument que tout le monde comprend, explique-t-il. En réalité, les difficultés de la DB viennent plutôt de son secteur logistique et de ses activités à l'international, dont elle n'aime pas beaucoup parler. »

Les chiffres parlent d'eux-mêmes : sur les 3,5 milliards d'euros de chiffre d'affaires réalisés dans les activités de transport de personnes, la perte de 20 millions d'euros reste relative. « La DB réalise son bénéfice essentiellement

avec les voyageurs d'affaires, qui veulent aller vite. Sur ce segment, le bus grandes lignes n'est pas une concurrence. On ne peut pas parler d'un bouleversement du marché », poursuit l'expert. Pour la DB, l'exploitation des grandes lignes reste au contraire extrêmement profitable : ces deux dernières années, ce segment a rapporté plus de 300 millions d'euros de bénéfices par an à la compagnie. Elle n'a d'ailleurs pas abandonné la route à la concurrence, puisqu'elle dispose de sa propre offre de bus longue distance.

Malgré une offre de qualité, le train reste en Allemagne un transport réservé à une minorité, deux tiers des Allemands n'utilisant jamais les transports en commun. Le défi pour la Deutsche Bahn est d'adapter son offre aux grands bouleversements démographiques du pays : quand les infrastructures dans les centres urbains comme Hambourg, Francfort ou Stuttgart atteignent les limites de leurs capacités, celles de l'Est restent à se maintenir, faute de passagers. ■

CÉCILE BOUTELET (BERLIN, CORRESPONDANCE)