

Regonfler les profits du TGV, un casse-tête pour la SNCF

TRANSPORT. Alors que la rentabilité de ce fleuron de l'industrie française ne cesse de se détériorer, la SNCF envisage tous les scénarios afin que le TGV redevienne la poule aux œufs d'or de l'entreprise.

COMMENT FAIRE DU TGV la machine à cash qu'il a été pendant des années ? Depuis 2008, ce fleuron de l'industrie française a vu ses profits dégringoler, passant de 24 % à 12 % entre 2009 et 2013 (voir infographie). Pas étonnant alors que la SNCF planche sur une multitude de scénarios pour redresser la barre : le nombre de gares desservies par le TGV, ses coûts de production ou encore le prix des billets. Ainsi, vendredi, c'est le site Internet Economiematin.fr qui annonçait que la compagnie ferroviaire envisageait d'augmenter ses tarifs sur les trains à grande vitesse. Une information que la direction de la compagnie n'a pas souhaité commenter hier. Car si le scénario existe, aujourd'hui rien n'est acté, loin de là.

■ **Augmenter le prix des billets.** « C'est le travail du marketing de travailler sur différentes hypothèses, confie-t-on en interne. Nous ne sommes qu'au stade d'étude, même pas de la proposition. Ce scénario n'a pas plus de valeur que les autres. » Selon Economiematin.fr, la SNCF envisagerait une hausse des billets première classe de 6 € à 10 € (pour un gain espéré de 10 à 15 M€ par an pour la compagnie). En seconde classe, les conditions d'échange et de remboursement des tickets standard pourraient se durcir, avec notamment des frais d'annulation pour l'utilisateur de l'ordre de 15 €. La SNCF espère ainsi un gain annuel de 25 M€. Autre évolution, la suppression de la voiture-bar sur les trajets de moins de trois heures. Si cette hypothèse n'est pas nouvelle, elle permettrait d'économiser 12 M€. Soit au final des gains d'une quarantaine de millions d'euros par an. Une goutte d'eau en réalité face aux besoins.

■ **Réduire le nombre de gares desservies.** Pour restaurer la rentabilité du TGV, il faudra donc aller plus loin, comme le suggère un opportun rapport de la Cour des comptes présenté jeudi. Celui-ci préconise notamment de restreindre le nombre d'arrêts du TGV, qui



dessert aujourd'hui pas moins de... 230 gares. Résultat : les TGV roulent 40 % du temps à vitesse normale sur des lignes classiques. Pour faire simple, la Cour des comptes suggère donc de ne plus desservir que les grandes villes ; les passagers à destination de villes plus petites devraient alors emprunter une correspondance en TER pour terminer leur voyage. Le sujet est explosif car depuis des années des dizaines d'élus locaux se sont battus pour obtenir une desserte TGV et les usagers y ont pris goût. Concert de protestations garanti en cas de suppression !

■ **Diminuer les coûts de production.** C'est un vaste dossier qui pose la question, non moins explosive, du salaire des cheminots. En dix ans, la masse salariale de la SNCF s'est alourdie de 1,3 Md€ alors qu'il y a 25 000 employés en moins. La révolution du modèle TGV risque d'être houleuse.

VINCENT VÉRIER

« La compagnie fait le contraire de ce qu'il faudrait »

Jean Lenoir, vice-président de la Fnaut

LA FÉDÉRATION nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) s'insurge contre les pistes en cours de réflexion à la SNCF pour accroître la rentabilité du TGV. Surtout, elle soupçonne la compagnie ferroviaire de vouloir transférer aux régions les lignes non rentables pour ne conserver que les destinations bénéficiaires.

Que pensez-vous du projet de durcir les conditions d'échange des billets ou de supprimer la voiture-bar ?

JEAN LENOIR. C'est scandaleux. La SNCF fait le contraire de ce qu'il faudrait. Plus elle complique les choses, plus elle perdra des clients. Il faut pouvoir changer son billet facilement, rester flexible. Le principal concurrent du train, c'est la



(L.P.)

voiture. Imagine-t-on que les autoroutes suppriment les aires de repos ? Pour un trajet de plus d'une heure, il faut de la restauration dans les trains. C'est du service. Les Allemands et les Anglais savent le faire, pourquoi pas nous ?

Et pour l'augmentation des prix en première classe ?

Cela me choquerait moins à partir du moment où il y a un service supplémentaire, comme un plateau-repas.

Que pensez-vous du rapport de la Cour des comptes qui préconise de diminuer le nombre de gares desservies par le TGV ? Cela va dans le mauvais sens. Là aussi, on complexifie les choses pour le voyageur. Quand vous remplacez un train direct par une correspondance, vous avez 30 % de trafic en moins. Ce

chiffre primordial, étonnamment, la Cour des comptes ne le mentionne pas. Pour nous, les conclusions de ce

rapport sont clairement orientées.

« Il faut s'attaquer aux coûts de production »

Dans quel but ?

Nous soupçonnons la SNCF de vouloir garder les lignes TGV les plus rentables et transférer aux régions toutes celles qui ne le sont pas. Et ça, nous n'en voulons pas.

Que proposez-vous ?

Il faut s'attaquer aux coûts de production. Ils sont entre 20 % et 30 % plus élevés à la SNCF que chez ses concurrents. Ce n'est pas moi qui le dis, mais Guillaume Pepy, président de la SNCF. Tant qu'on ne s'attaquera pas à ce problème, le ferroviaire français ne s'en sortira pas. Les enjeux sont là.

Propos recueillis par V.V.

(LP/Philippe Lavreille.)

LP/Infographie.