

D É C R Y P T A G E

LA SNCF INSTALLE LE LOW COST SUR LES RAILS

Après Ouigo, IDTGV, 100 % Eco, voici IZY, pour se rendre de Paris à Bruxelles à moindre coût mais avec de vraies contraintes.



GILLES BOLEA/REX



MURPHOTO/ANFP

BARBARA MORCANTE

La nouvelle administratrice déléguée de Trenitalia réfléchit à l'ouverture de la ligne entre Paris et Bruxelles qui est une des relations ferroviaires les plus rentables d'Europe. Elle dispose pour cela des trains de Bombardier Zefiro qui allient grande capacité et confort. Comme une réponse à la SNCF qui avait osé investir dans la compagnie Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV), concurrent de Trenitalia sur la ligne à grande vitesse entre Milan et Rome...

Et une marque de plus pour la SNCF ! Elle a pour nom IZY, sous-marque de Thalys, le train rouge qui relie depuis vingt ans Paris à l'Allemagne, la Belgique et la Hollande. Pour bien marquer sa différence, IZY affiche des prix de 19 à 59 €, hors bagages, et vendus uniquement sur internet. IZY sonne comme Easyjet et sa couleur verte rappelle celle de Transavia : on ne peut pas s'y tromper, nous sommes bien dans le low cost. C'est que le modèle de la grande vitesse conçu par la SNCF – qu'il s'appelle TGV, Eurostar ou Thalys –, est attaqué de toutes parts. En particulier par des offres de transports certes plus lents mais meilleur marché comme le covoiturage ou les autobus longue distance. Mais alors, pourquoi avoir créé IZY plutôt que de baisser les prix sur des trains vides en milieu ou toute fin de journée ? Il y a trois raisons à cela. Tout d'abord, ne pas dévaloriser la marque Thalys, train haut de gamme, donc cher et de belle rentabilité, qui offre un service à la place en première et qui multiplie les fréquences pour les hommes d'affaires. Ensuite, la SNCF possède trop de TGV dans son parc : elle est donc très contente de pouvoir en louer deux à Thalys, sa filiale ! Enfin, Thalys n'est une société ferroviaire que depuis l'an dernier et la vente de ses billets est réservée à la SNCF et la SNCB, les chemins de fer belges. D'où le casse-tête, toujours non résolu, pour les passagers voulant faire modifier à Bruxelles un billet émis à Paris, et vice-versa – les deux

Pour baisser les prix, la SNCF a imaginé différentes formules qu'elle décline en autant de marques low cost qui sont des laboratoires pour le TGV de demain.



REX/ANFP

systèmes informatiques sont incompatibles. Aujourd'hui encore, il est impossible d'échanger un billet acheté sur le site internet Thalys, qui n'a pas prévu cette possibilité. Ces situations absurdes ont eu un effet radical : la directrice générale de Thalys, Agnès Ogier, a décidé que les billets IZY ne seraient vendus que sur internet, et ne seraient ni échangeables ni remboursables. Ces restrictions empêcheront par ailleurs le glissement des passagers « affaires », qui ont besoin de flexibilité, vers ce nouveau train. Evidemment, les différentes cartes de fidélité de la SNCF – de toute façon incompatibles entre elles : Grand voyageur, Carte blanche, Thalysthecard – ne procureront aucun avantage sur IZY. Prévue dans un premier temps uniquement sur Paris-Bruxelles avec 2 relations par jour, sauf les vendredis



et les dimanches qui seront desservis 3 fois, IZY aura une particularité très importante : au lieu de rejoindre Bruxelles en 1 h 22, ses trains mettront entre 2 h 08 et 2 h 26. La SNCF a ainsi pris en compte que le facteur temps est moins important pour les passagers que le facteur prix. Pour cela, sur la partie française, IZY n'empruntera pas la ligne à grande vitesse mais la voie normale. Là sont les économies tarifaires : une redevance réseau très inférieure, la densification des rames avec la suppression de la voiture-bar et aucun frais de distribution puisque les billets ne sont vendus que sur internet.

Au fil des années, le low cost de la SNCF a beaucoup évolué. Pour IDTGV, sa première expérience, la compagnie nationale avait réduit ses coûts en accrochant le train low cost à un train normal afin de ne payer qu'une fois la redevance de l'infrastructure, mais aussi en ne vendant les billets que sur internet. Pour Ouigo, sorte de Ryanair du train, l'économie s'est faite en choisissant des gares excentrées comme



Marne-la-Vallée ou Lyon Saint-Exupéry, et des trains « surdensifiés » à 634 places au lieu des 545 pour un TGV duplex normal. L'expérience menée par les Intercités, 100 % éco, temps de parcours allongé mais tarifs imbattables, si elle est marginale, est révélatrice d'un changement d'attitude des passagers. Dans toutes ces expériences, la SNCF cherche à réaliser une économie de 20 à 30 % de ses coûts qu'elle peut ainsi répercuter sur le prix des billets. Mais avec tous les inconvénients que ce morcellement de l'offre ferroviaire

comporte pour les passagers.

Car toutes ces entités sont étanches : un billet Ouigo ou IDTGV n'est pas échangeable avec un billet SNCF. Même chose pour IZY, qui ne sera pas reportable sur un Thalys. Précisons aussi que les passagers n'auront droit qu'à un seul bagage cabine sur IZY. Le bagage supplémentaire sera facturé 30 € avant l'embarquement, soit le prix du billet ! Autre exemple, le site Ouigo ne vend pas les billets de pré et post acheminement. Résultat, en arrivant à la gare de Marne-la-Vallée, des centaines de passagers se ruent sur les distributeurs disponibles pour acheter le billet SNCF qui leur permettra de rejoindre leur destination finale. La multiplication de ces marques traduit surtout la complexité de l'entreprise SNCF, pépinière de grandes écoles où chacun veut prouver qu'il a une meilleure idée que l'autre, et que Guillaume Pepy s'efforce de rationaliser. Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué !

FRANÇOIS DELÉTRAZ