



ENTRETIEN >>> Guillaume Pepy, président de la SNCF

« Il paraît juste qu'une fiscalité écologique finance le ferroviaire »

Le patron de la SNCF explique à « La Croix » sa volonté de développer « une entreprise française d'éco-mobilité à dimension internationale »

Les Français ont plutôt mal vécu la multiplication des incidents à la SNCF. Comment comptez-vous améliorer l'image de l'entreprise ?
GUILLAUME PEPEY : L'exigence des clients de la SNCF a changé et c'est positif. Ils ont désormais des réflexes de consommateurs et en veulent pour leur argent. Sur les incidents, nous nous sommes expliqués avec honnêteté et sans déni. L'année 2010 a été difficile avec deux mois hors normes, marqués par deux grèves lourdes, puis une période de grand froid. Nous avons depuis réagi en lançant des plans d'action sur 12 lignes sensibles dont les premiers résultats, que nous publierons à la fin du mois, sont encourageants. Nous travaillons avec détermination à l'amélioration de l'information aux voyageurs. Avec Réseau ferré de France (RFF), nous avons engagé un programme sans précédent de travaux sur les infrastructures, mais dans l'imme-

diat, ceux-ci allongent les parcours ou engendrent des retards. Nous sommes engagés dans une course de vitesse entre la croissance du trafic et le vieillissement et la saturation du réseau ferroviaire.

« Si l'on veut continuer à être un leader mondial, il est difficile de ne pas exploiter la très haute vitesse. »

Pourquoi cette urgence ?

La France des années 1980 et 1990 a laissé vieillir son réseau ferroviaire. À l'époque, on croyait que les autoroutes, les périphériques ou les aéroports allaient devenir la colonne vertébrale des transports. On s'est aperçu depuis, en France mais aussi dans d'autres pays européens, que le transport collectif, et particulièrement le train, constituait le choix le plus raisonnable. Or, certaines lignes, notamment en Île-de-France, sont encore équipées de rails ou de systèmes électriques datant d'avant-guerre. La course

est donc engagée entre la modernisation du réseau et l'augmentation du trafic. Imaginons ce que donnerait une augmentation du trafic de 40 % sur une route datant des années 1930 ! L'urgence est de mettre l'accent sur les réseaux de la vie quotidienne et notamment en Île-de-France. En 2011, le SNCF va investir ainsi 2,4 milliards d'euros dans le matériel roulant dont 60 % sur ces trains du quotidien, contre 30 % il y a sept ou huit ans. Avec les conseils régionaux, nous nous engageons fortement pour les TER. En 2015, 90 % d'entre eux seront neufs ou rénovés. Plusieurs gares sont ou vont être modernisées à Paris comme dans une quinzaine de grandes villes. L'effort de la France en faveur du train est remarquable. Quatre nouvelles lignes à grande vitesse se construisent en même temps, le réseau classique se rénove... La décennie 2005-2015 sera sans doute historique en la matière. **Le TGV fête ses 30 ans cette année et on semble désormais lui reprocher d'avoir concentré toutes les attentions...**

Cet anniversaire est une occasion de réfléchir aux priorités du

ferroviaire. Il faut que les TER et les Corail rattrapent le TGV en termes de qualité de service. Nous savons ce que la France et la SNCF doivent à la grande vitesse. Elle a bouleversé la carte du pays par la réduction des temps de trajet, elle a changé les habitudes professionnelles ou les histoires familiales. Le fil rouge de cet anniversaire sera donc « 30 ans d'histoires partagées » avec les Français et les régions. À la fin de l'année, la mise en service de la ligne Rhin-Rhône, la 7^e ligne à grande vitesse française, sera le point d'orgue de ces célébrations. C'est une nouvelle étape qui permettra de se projeter dans l'avenir et d'imaginer le TGV de demain : à dimension européenne, de plus en plus économe en énergie, s'arrêtant dans des gares durables...

Faut-il accroître la vitesse des TGV alors que RFF craint pour l'usure des infrastructures ?

Cette décision relève des pouvoirs publics. Nous en sommes à 320 km/h, et les Chinois à 350 km/h. Si l'on veut continuer à être un leader mondial, il est difficile de ne pas exploiter la très haute vitesse. >>>

(Lire la suite page 14.)



»»» Une autre décision concerne le développement de ce réseau. Il ne me paraît pas possible que chaque ville puisse avoir « sa » ligne à grande vitesse. En revanche, il faut arriver à une articulation réussie entre les TER et les TGV comme nous avons pu la construire dans le Grand Est.

Comment financer toutes ces ambitions ferroviaires ?

Le marché, c'est-à-dire les clients, ne peut pas financer le ferroviaire à lui seul. Si nous devions faire payer le vrai prix du train à nos clients, nous ferions rouler peut-être moins de trains. Tout le monde en Europe réfléchit donc à cette équation : jusqu'où peut ou doit participer le client et à partir de quand le contribuable doit-il prendre le relais ? Le gouvernement a apporté des réponses intéressantes avec la taxe carbone, la décision d'une taxe pour les poids lourds, le débat sur l'eurovignette... Il paraît juste qu'une fiscalité écologique finance le ferroviaire.

Craignez-vous l'arrivée de la concurrence européenne et quelles peuvent en être les conséquences pour les usagers ?

Dès cette année, cette concurrence sera effective entre la France et l'Italie, et sans doute en 2012 entre la France, la Belgique, l'Allemagne et la Grande-Bretagne. Logiquement, l'offre devrait être plus riche, puisque tous les opé-

rateurs vont devoir faire preuve de créativité afin de séduire les voyageurs. Cette émulation nous permettra d'améliorer le rapport qualité-prix. À condition toutefois que la concurrence se déroule selon des conditions équitables. Cela passe obligatoirement par la mise en place d'un socle social commun à tous les opérateurs ferroviaires comme cela a été le cas en Allemagne.

Cette concurrence va-t-elle faire baisser les tarifs ?

Cela contribuera à diversifier encore notre gamme des prix, ce que nous faisons afin de mieux remplir nos trains. Cette politique nous permet aujourd'hui de proposer aux clients un Paris-Nice le dimanche à 7 h 20 avec des places à 22 €. En revanche, les clients ont bien intégré que les destinations les plus courues, aux horaires les plus demandés, sont plus chères. C'est comme cela dans tous les secteurs du tourisme. Ils exigent en revanche de la clarté sur les prix et veulent savoir quels sont les trains qui proposent les meilleurs tarifs et les réductions les plus fortes. Nous avons lancé dans une opération transparence sur notre site « voyages-sncf.com » et nous allons continuer à ranger les tarifs

en trois catégories : les tarifs pro, ceux du jour qui dépendent du taux de remplissage et la gamme des petits prix Prem's avec 11 millions de billets vendus en 2011. Mais la crise économique a eu deux effets. Le prix d'appel a tendance à devenir le prix normal. À l'inverse, la première classe est un plaisir que l'on s'offre plus volontiers. Sa croissance est le double de celle de la seconde classe.

À quoi ressemblera le train dans vingt ans ?

Dans l'idéal, il sera fluide, si efficace et si simple qu'il sera devenu la « première voiture » des Français et la colonne vertébrale des déplacements réinventés. La gare serait alors le lieu de correspondance entre divers moyens de transports : métro, tramway, bus, autopartage, vélo, train avec des systèmes d'abonnement uniques et économiques. Autant de voies dans lesquelles la SNCF est aujourd'hui acteur. Il y a dix ans, nous avions juste le monopole du train. Désormais, notre projet est de devenir une entreprise française d'éco-mobilité à dimension internationale.

RECUEILLI PAR

JEAN-CLAUDE BOURBON
et MICHEL WAINDROP

REPÈRES

La SNCF en chiffres

La SNCF compte 241 000 collaborateurs et a réalisé en 2010 un chiffre d'affaires de 30,5 milliards d'euros. Présente dans 120 pays, elle est organisée en cinq branches : SNCF Infra (exploitation et gestion du réseau, maintenance, ingénierie), SNCF Proximités (TER, Transilien, Intercités, Keolis...), SNCF Voyages (longues distances et grande vitesse), SNCF Geodis (transports de marchandises par rail, routes, mer ou air...) et Gares & Connexions.

► En 1997, la SNCF a été scindée en deux avec la création de Réseau ferré de France (RFF), devenu propriétaire et gestionnaire des infrastructures, la SNCF ne gardant que le rôle d'opérateur de transport. RFF attribue les sillons horaires (le droit de faire passer un train à telle heure et à tel endroit) et est rétribué par des péages versés par les opérateurs.



Les grands projets ferroviaires

Le réseau en France

- 30 000 km de lignes ouvertes à la circulation commerciale
- 19 000 km de lignes à grande vitesse
- 16 500 km de lignes à deux voies et plus



Près de **80%** des circulations de trains se concentrent sur un tiers du réseau ferré

Projets du plan de relance

- LGV
- LGV
- Ligne nouvelle
- Projets à l'étude
- Autres projets

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Chiffres clés 2010



● 15 000 trains chaque jour

● 3 200 gares voyageurs

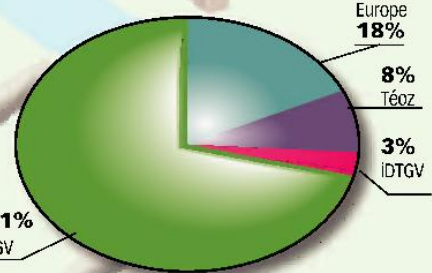
Répartition du nombre de voyageurs



● 10 millions de voyageurs/jour pour les dessertes régionales

- TER
- Intercités
- Chemins de fer de la Corse
- Keolis-Effia

● 132 millions de passagers longue distance et à grande vitesse transportés en 2010



Source : SNCF