

Supplément au MAG n° 802

SUPPLÉMENT  
AU MAG N° 802

MENSUEL : PRIX : 1€50

SEPTEMBRE 2017

# LEmag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



## EDITO

Après quasiment une année d'absence, c'est le retour des dossiers thématiques dans le *mag*. Une année studieuse, à Sciences Po, pour préparer le *Certificat Administrateur de Sociétés*. J'ai voulu renforcer mes compétences pour vous représenter plus efficacement au Conseil d'Administration de SNCF Mobilités.

Ce dossier sur l'avenir du TGV est le premier d'une longue série. Avec les assises de la mobilité qui vont démarrer cet automne, pour préparer une loi d'orientation sur les mobilités au premier semestre 2018, avec le dépôt prochain d'un projet de loi sur l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, avec le problème de la dette de SNCF Réseau qui deviendra insoutenable à la première hausse des taux d'intérêts, le Groupe Public Ferroviaire SNCF s'apprête à vivre des bouleversements qui nous feront bientôt considérer la réforme du ferroviaire de 2014 comme un aimable hors-d'œuvre !

Par Thierry MARTY  
@tytram ■

## ▶ QUEL AVENIR POUR LE TGV ?

# La révolution marketing

► **FIN MAI 2017,  
UNE INFORMATION  
CARRÉMENT INOÛÏE MET  
LES RÉSEAUX SOCIAUX  
EN ÉBULLITION :  
LA SNCF ABANDONNERAIT  
LA MARQUE TGV ET  
REBAPTISERAIT  
SES TRAINS INOUI !**

La réalité est beaucoup plus complexe. Depuis 10 ans, les marges de l'activité TGV sont en chute libre (de 20 % à moins de 9 % du chiffre d'affaires). Elles ne permettent plus de financer le renouvellement de la flotte et SNCF Mobilités, au pied du mur, a décidé de segmenter son offre TGV. Un produit premium, au confort supérieur, avec Wi-Fi à bord, sera commercialisé sous la marque inOui. Dans le même temps OUIGO, la marque low-cost va monter en puissance pour atteindre 25 % du trafic grande vitesse en 2020.

Ce plan stratégique « Grande vitesse 2020 », qui a des similitudes avec celui d'Air France, a pour objectif de séduire 15 millions de voyageurs supplémentaires, qui seraient pris à l'avion et au covoiturage. Il est audacieux, mais risqué : comment développer OUIGO qui desservira désormais les gares de Paris, sans cannibaliser les autres TGV ?



Il s'accompagne de « plans de performance » et d'une refonte des modes de production qui mettent les salariés à rude épreuve :

- l'offre en Trains Kilomètres a baissé de 9 % entre 2012 et 2016,
- 80 points de vente ont été fermés entre 2013 et 2016. La part des guichets dans la distribution est passée de 28 % à 15 % entre 2012 et 2015. Elle va encore diminuer jusqu'à 11 % en 2020,
- les roulements Accompagnement et Traction sont « optimisés »,
- la taille de la flotte est en constante diminution (de 464 à 415 rames entre 2013 et 2017) la refonte des roulements et le développement de OUIGO devrait faire descendre le besoin de rames autour de 300 en 2027,
- une refonte de la maintenance a pour objectif de faire baisser le coût d'usage par rame de 30 % d'ici 2022.

Toutes ces mesures visent à restaurer la marge de l'activité TGV, pour préparer l'ouverture à la concurrence, éviter de nouvelles dépréciations d'actifs et permettre la modernisation de la flotte, dans le cadre du partenariat d'innovation conclu avec Alstom.



# Le casse-tête des péages

► **QUELS QUE SOIENT LES EFFORTS DE PRODUCTIVITÉ, LA RENTABILITÉ DE TGV EST MISE À MAL PAR LA HAUSSE CONTINUE ET SOUTENUE DES PÉAGES D'INFRASTRUCTURE.**

Au début des années 2000, le TGV était considéré comme « la vache à lait » de la SNCF et les gouvernements successifs n'ont pas résisté à la tentation de lui faire financer tous les déséquilibres structurels du mode ferroviaire : infrastructure, trains d'équilibre du territoire ou constructeurs de matériel...

Les péages à RFF puis SNCF Réseau ont augmenté en moyenne de 5 % par an entre 2008 et 2012 et de 2 % par an entre 2013 et 2016. C'est beaucoup plus que l'inflation ou les recettes commerciales. Ces augmentations ont dégradé l'équation économique de l'activité et provoqué trois dépréciations d'actifs (-700 M€ en 2007, -1,4 Md€ en 2013 et -2,2 Md€ en 2015).

En 2016, les péages représentent plus de 40 % des coûts d'exploitation. Deux dessertes TGV sur trois sont déficitaires.

Les augmentations importantes prévues dans le contrat de performance de SNCF Réseau et les péages très élevés pratiqués par LISEA pour la ligne Sud Europe Atlantique vont dégrader encore la rentabilité de TGV et amener les péages d'infrastructure à 50 % du coût d'exploitation en 2025.

Alors que la Ministre des transports Elisabeth Borne remarque à juste raison que « *Quand*

*on dépense des millions pour créer des lignes à grande vitesse, on serait bien inspiré de faire rouler un maximum de trains dessus* », la fragilité de la situation économique de TGV incite SNCF Mobilités à réduire l'offre en Trains Kilomètres...

Après l'alerte des assises du ferroviaire en 2011 et un rapport alarmant de la Cour des Comptes en 2014, un groupe de travail ÉTAT-SNCF sur le modèle économique du TGV a été initié en 2016. De nombreuses réunions ont permis de partager les constats ci-dessus, mais aucune solution n'a été trouvée, car le groupe de travail butte sur le problème de la dette de SNCF Réseau.

L'UNSA-Ferroviaire milite pour une reprise par l'État de la dette non amortissable de SNCF Réseau et pour une application stricte de la « règle d'or » introduite par la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire. C'est le message que nous avons porté auprès des équipes de tous les candidats à la Présidence de la République. Le discours du Président Emmanuel Macron à Rennes le 1<sup>er</sup> juillet pour l'inauguration du TGV Bretagne et l'intervention de la ministre des Transports, Elisabeth Borne dans le journal économique La Tribune, début juillet, nous donnent espoir d'avoir été entendus.

## ILS SONT À LA MANŒUVRE

**Elisabeth BORNE,**  
Ministre des Transports

Elle a ouvert la porte à une reprise par l'État de la dette de SNCF Réseau. Mais sa petite phrase « *L'Etat prendra ses responsabilités si chacun fait sa part du chemin* » inquiète les syndicats.

**Hervé MAUREY**  
et **Louis NÈGRE,**  
Sénateurs

Ils veulent déposer à l'automne une proposition de loi sur l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs et sont favorables à la création de franchises pour le TGV.

**Bernard ROMAN,**  
Président de l'ARAFER

Il est en charge de la régulation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires. C'est lui qui aura le dernier mot sur le montant des péages ferroviaires.

**Guillaume PEPY,**  
Président du Directoire  
de SNCF

Il a profité de la période de transition entre les élections présidentielles et les législatives pour annoncer publiquement les orientations stratégiques « Grande vitesse 2020 » et le nouveau modèle économique de l'Activité TGV. Il préférerait une ouverture à la concurrence du TGV en *open-access*.

**Rachel PICARD,**  
Directrice Générale  
de Voyages SNCF

Elle a les mains libres depuis la nomination de Florence Parly au Gouvernement. Elle prend la tête de la nouvelle entité de services longue distance Voyageurs, en charge de la stratégie TGV et de voyages-sncf.com qui deviendra oui.sncf.



# Concurrence : open-access ou franchises ?

► LE PLAN STRATÉGIQUE « GRANDE VITESSE 2020 » PRÉPARE L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE.

En effet, le quatrième paquet ferroviaire prévoit que les services conventionnés (TER et trains d'équilibre du territoire) devront être ouverts à la concurrence dès le 3 décembre 2019. Pour les services commerciaux TGV, cette libéralisation devra être transposée dans la loi française à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019, pour une application effective en 2021.

SNCF Mobilités souhaite que la concurrence des TGV soit ouverte en open-access, comme le fret ferroviaire. Elle considère que l'obligation pour tout opérateur, de recruter ses personnels, d'acquiescer ou louer son matériel roulant, de développer son dispositif de maintenance, de s'implanter dans les gares et de mettre en place un réseau de distribution, constituerait une barrière à l'entrée relativement dissuasive et limiterait le nombre de nouveaux opérateurs.

Les sénateurs Maurey et Nègre, qui préparent un projet de loi sur l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs, craignent que la libéralisation entraîne la disparition des dessertes rurales, les moins rentables. Ils préféreraient la création, comme au Royaume Uni, de *franchises*, regroupant des lignes très rentables avec des lignes déficitaires, pour obliger les entreprises ferroviaires à desservir toutes les liaisons.

L'UNSA-Ferroviaire n'est pas favorable à l'ouverture à la concurrence des transports de voyageurs. Nous considérons que la multiplication des acteurs sur une infrastructure de transport guidé n'est de nature à améliorer ni son efficacité, ni son niveau de sécurité, ni ses performances économiques. Nous avons néanmoins la volonté d'anticiper, plutôt que de subir. Nous nous préparons à la concurrence en examinant le fonctionnement dans les transports européens.

L'ouverture à la concurrence du TGV en *open-access* pourrait avoir en France, des effets dévastateurs. Confrontée à des concurrents agressifs sur ses dessertes rentables et mettant en péril son équilibre économique, SNCF Mobilités pourrait comme elle l'a fait pour le fret, rapidement abandonner les dessertes fortement déficitaires et réduire progressivement la voilure sur les autres.

Les changements de gouvernance préconisés par la mission parlementaire d'évaluation de la réforme ferroviaire, l'ARAFER et, plus récemment, la Cour des Comptes, pour accompagner l'ouverture à la concurrence, renforcent ce risque. Le changement de statut de SNCF Mobilités d'ÉPIC en Société Anonyme, lui donnerait en effet l'autonomie pour décider de telles mesures. Pour l'UNSA-Ferroviaire, cette perspective n'est pas

acceptable. Un abandon de dessertes serait catastrophique pour l'emploi et la SNCF, mais aussi pour l'emploi et les commerces des nombreuses villes qui seraient brutalement privées de l'accès au réseau TGV.

La création de *franchises* préserverait les dessertes d'aménagement du territoire en maintenant le système de péréquation entre dessertes rentables et dessertes déficitaires. Si cette orientation était retenue, le découpage géographique des *franchises* est assez facile à anticiper : TGV Rhône-Alpes-Bourgogne-Franche-Comté, TGV Méditerranée, TGV Sud-Ouest-Atlantique, TGV Bretagne-Pays-de-Loire, TGV Nord, TGV Est. La perte probable par SNCF Mobilités d'une ou plusieurs de ces *franchises* entraînerait un transfert massif de salariés de la SNCF vers les entreprises ayant gagné les appels d'offres. L'UNSA-Ferroviaire a beaucoup de mal à envisager une telle éventualité...

Quelles que soient les difficultés, notre organisation syndicale ne pratiquera pas la politique de l'autruche. Deuxième organisation syndicale dans la Branche ferroviaire, l'UNSA prend ses responsabilités pour négocier une convention collective de haut niveau et peser sur les travaux préparatoires à la loi de transposition en droit Français du quatrième paquet ferroviaire.

