

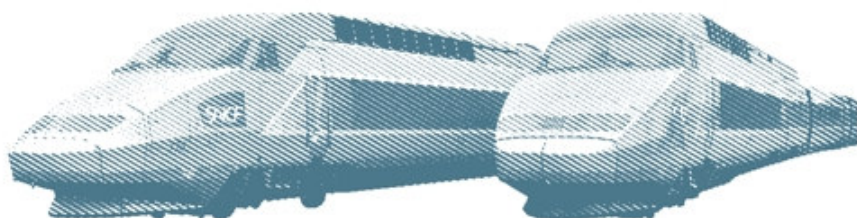
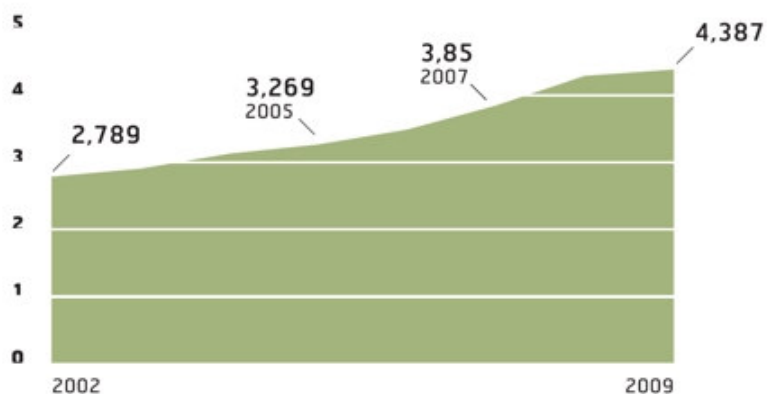
16/11/10 | 07:00 | Renaud Honore **Le prix moyen du TGV a augmenté deux fois plus vite que l'inflation depuis 2002**

Sur une période de sept ans, le produit moyen par kilomètre du TGV a progressé de 26,4 % au total. Selon la SNCF, cette hausse a été tirée par la première classe et la clientèle professionnelle. Malgré tout, le TGV français reste moins cher que ses voisins européens.

### LA GRANDE VITESSE EN FRANCE DEPUIS 2002

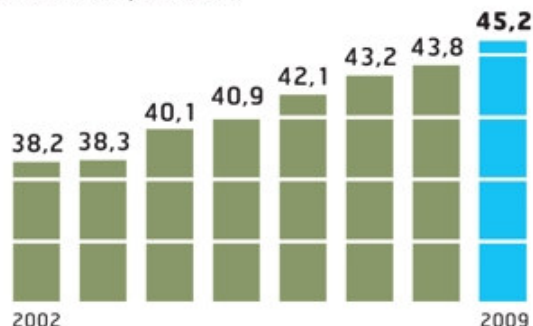
#### PLUS DE 57% DE HAUSSE DU CHIFFRE D'AFFAIRES...

CHIFFRE D'AFFAIRES DU TGV, EN MILLIARDS D'EUROS



#### ... ET PLUS DE 18% D'AUGMENTATION DU PRIX DU BILLET

PRIX MOYEN DU BILLET TGV, EN EUROS



IDE / SOURCE : THE BOSTON CONSULTING GROUP/SNCF / PHOTO : AFP

Attention, sujet sensible ! Les prix du TGV sont, en effet, devenus un thème national de polémiques. La faible lisibilité de la politique tarifaire de la SNCF fait craindre une entourloupe aux associations de consommateurs : n'y aurait-il pas des hausses déguisées derrière ces variations qui font du yo-yo ? Il y a deux ans, un député - Hervé Mariton (UMP) - s'était même emparé de la question pour en faire le sujet d'un rapport. Le parlementaire avait conclu en disant ne pas avoir repéré de hausses massives dans ce maquis.

Au vu de données internes à la compagnie ferroviaire, il semble toutefois que l'augmentation de

la facture moyenne par client ait été importante ces dernières années. Le cabinet d'audit Boston Consulting Group (BCG) a ainsi produit au printemps dernier un rapport sur le modèle économique du TGV. Le document, dont « Les Echos » ont obtenu une copie, jette un regard rétrospectif intéressant sur ce qui fut sans doute l'âge d'or du TGV. Durant la période allant de 2002 à 2009, le chiffre d'affaires de l'activité grande vitesse en France a connu une croissance de 6,7 % par an en moyenne, passant de 2,79 milliards d'euros à 4,38 milliards l'an dernier. Un « *succès commercial* » selon le BCG, due à l'augmentation de l'offre bien sûr, mais surtout à « *la croissance simultanée du taux d'occupation et des prix* ».

Sur ce dernier point, le cabinet d'audit met en avant l'indicateur de référence du secteur, d'ordinaire jalousement tenu secret par la SNCF : le prix moyen par kilomètre (le PMvk en jargon cheminot, soit le produit moyen par voyageur et par kilomètre). Cet indice a augmenté de 3,4 % par an en moyenne sur la période selon le BCG, soit une hausse de 26,4 % entre 2002 et 2009. Dans le même temps, l'inflation n'a été que de 1,7 % par an en moyenne, soit une progression deux fois moins importante que celle suivie par la note du client du TGV !

### **L'âge d'or du TGV**

Même tendance pour le prix moyen du billet, obtenu selon la SNCF en divisant le chiffre d'affaires par la nombre de passagers. Très parlant, cet indicateur se révèle toutefois plus imprécis que le précédent. En tout cas, si l'on se réfère aux chiffres de trafic de TGV France (hors Eurostar, Thalys et autres coentreprises européennes), la SNCF a transporté 97 millions de passagers en 2009, contre 73 millions en 2002. Cela signifie qu'en 7 ans, le prix moyen d'un billet de train est passé de 38,2 euros à 45,2 euros, en hausse de 18,4 %. La SNCF relativise l'envolée du prix moyen kilométrique (lire ci-dessous), en le mettant sur le compte des premières classes et de la clientèle professionnelle, qui ont été mises d'avantage à contribution. En retraçant ces facteurs, on arrive à des hausses de prix comparables à l'inflation, selon le groupe public. Ces chiffres devraient malgré tout conforter Réseau Ferré de France (RFF) dans sa volonté d'augmenter plus encore les péages facturés à la SNCF. Le propriétaire du réseau considère en effet que la compagnie ferroviaire a encore des marges de manoeuvre sur les prix des billets pour amortir ce choc.

### **Marges de manoeuvre**

« *RFF n'a sans doute pas tort, car le "yield management" rend moins douloureuses les hausses de tarifs* », estime un bon connaisseur du secteur. La crise économique et l'arrivée probable de la concurrence rendent toutefois ce levier plus difficile à manier, juge cette même source.

Pour autant, le TGV français reste, malgré ces hausses, encore comme l'un des moins chers d'Europe. La SNCF indique qu'elle est 30 % à 50 % moins chère que ses homologues espagnols et allemands. Une étude de Ernst & Young pour le gouvernement concluait également que « *la France se situe dans le groupe des pays aux tarifs moyens ou dans le groupe de pays pratiquant des tarifs faibles, en particulier sur les longues distances* ». En outre, le prix du TGV pourrait être bien plus cher sans les subventions publiques pour la construction des lignes : le BCG calcule ainsi que le billet devrait être « *environ deux fois supérieur au prix moyen constaté* » s'il fallait couvrir le coût total d'une ligne à grande vitesse de 700 kilomètres. En clair, le contribuable a bien plus à se plaindre que le client. Du moins pour le moment.

### **RENAUD HONORÉ, Les Echos**

Tous droits réservés - Les Echos 2010