



ACTUALITÉ SOCIÉTÉ

SUR LA ROUTE DES VACANCES

Ce si cher train

PARADOXE Malgré des prix aussi salés qu'opaques et un service critiqué, la SNCF n'a jamais compté autant de voyageurs dans ses trains



Le 31 juillet, 80 000 voyageurs ont été immobilisés par l'interruption totale de la ligne à grande vitesse Sud-Est. Ici, gare de Lyon, à Paris. Photo : LE PARISIEN/MAXPPP

Les fourmis vont chanter cet été. Les cigales peuvent pleurer, il fallait anticiper pour trouver des billets à des prix modérés. Hervé a réservé tous ses trajets en TGV dès l'ouverture des ventes, le 13 mars, au meilleur tarif possible. Il reconnaît que rester un aficionado du train demande une anticipation ou un budget qui ne sont pas accessibles à tous. Peu adepte de la planification rigide, Marine bénéficiera quant à elle du prêt providentiel de la voiture parentale pour ses pérégrinations estivales : une libération pour cette jeune enseignante, ravie d'échapper à la facture salée. De son côté, Sophie, contrainte de prendre le train, ne sur-saute même plus en jetant un œil au prix des billets du mois d'août : « Ça fait longtemps que j'ai abandonné... »

« Plus on commande tard, plus c'est cher ! » confirme Michel Quidort, vice-président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut). Le prix est le principal obstacle à l'usage du train, que seul un Français sur deux a pris lors des douze derniers mois, selon une étude de l'Ifop pour la Fnaut, publiée en juin. Pour l'offre purement commerciale de la SNCF, celle des TGV, la tarification est aussi élevée qu'opaque. Pas simple de trouver dans votre rame quelqu'un qui aura payé le même tarif que vous : ce sont les joies du « yield management », la variation des prix en fonction de l'offre et de la demande. Au cœur de l'été dernier, le prix plafond des billets pour les cartes Avantage a été relevé de dix euros. Dans l'ensemble, la SNCF assure que les prix ont été maintenus en-deçà de l'augmentation du coût de l'énergie, mais les usagers constatent qu'en pratique, les tarifs – ou les contraintes associées – sont toujours plus prohibitifs. « Les gens attendent de l'offre, mais l'État applique un pur principe économique... C'est un choix politique, faire payer le voyageur plutôt que le contribuable », regrette Michel Quidort, qui aimerait davantage de concurrence, dont les effets vertueux

ont été observés pour la ligne Paris-Lyon par exemple.

Au-delà de la jungle des prix, un autre frein identifié est la qualité du service, lui aussi éclaté en une multitude de plateformes numériques dénombrées par la Fnaut, qui préconise de les fusionner au maximum. Les retards pèsent : la SNCF revendique 80 % de TGV et 92 % des TER à l'heure au premier semestre, alors que la fréquentation a augmenté de respectivement 10 et 12 %. L'incertitude aussi, notamment la crainte des grèves, dont la menace a encore été agitée avant les JO. « Alors qu'ils ont échappé à la réforme des retraites... » siffle Hervé. Les souvenirs pénibles jouent enfin, comme ce trajet épique de Sophie, en TER, vers la Bourgogne : « Sans réservation, il y avait deux fois plus de voyageurs que de places, il y a eu un malaise, j'avais l'impression d'être dans le métro parisien... Tout un voyage collés, debout, et les agents de la SNCF qui n'ont lâché qu'un "bon voyage" sur le quai ! Je ne demande pas non plus le service de l'Orient-Express, seulement d'avoir une place et que ça roule... » Malgré les nombreuses absurdités qu'elle décline volontiers, elle reste une habituée du train.

Elle n'est pas la seule. Les aléas, comme ce TGV qui a heurté dans l'Yonne un arbre tombé à cause d'un orage mercredi, perturbant fortement le trafic sur la ligne à grande vitesse vers le Sud-Est, ou encore les sabotages de la semaine précédente (voir ci-contre), n'empêchent pas les trains de connaître une fréquentation record : la SNCF escomptait 30 millions de billets vendus cet été pour l'ensemble des grandes lignes, en légère progression par rapport à l'an dernier.

L'offre évolue : après avoir été quasiment abandonnés, les trains de nuit ont été relancés. Suppressions toujours nombreuses, (ré)ouvertures de lignes au compte-gouttes, c'est

encore fragile, mais encourageant, juge-t-on à la Fnaut. La fédération se montre plus sévère sur la grande initiative de cette année, le Pass rail : 49 euros pour des voyages illimités en juillet-août, finalement loin de la promesse initiale inspirée du modèle allemand, car il est limité aux TER et Intercités, pour les 16-27 ans... « Les régions se sont fait tordre le bras pour que le gouvernement puisse annoncer quelque chose. Avec 100 000 ventes mi-juillet pour 700 000 espérées, ce n'est pas le raz-de-marée des douze millions d'usagers allemands, relève Michel Quidort. Mais c'était une bonne idée de Clément Beaune, un bon ministre... » Quid de la « nouvelle donne ferroviaire » annoncée par Élisabeth Borne

début 2023, avec un plan de cent milliards d'investissements d'ici à 2040 ? « On n'en entend plus parler, mais c'était déjà le cas avant les dernières élections, poursuit le représentant des usagers. Ce qui est plus embêtant, ce sont les propositions de loi en plan, sur la sûreté dans les transports, ou le financement des services express régionaux... » L'état des finances publiques n'incite guère à l'optimisme, d'autant que « Bercy n'aime pas vraiment le train », notent d'une seule voix les défenseurs du rail. Hervé, l'inconditionnel du TGV, le regrette : « Ils ne nous font pas vraiment préférer le train. »

par Humbert Angleys

ENCADRÉS DE L'ARTICLE

“ **Le Pass rail est finalement loin de la promesse initiale** ”

