

# LA SNCF VEUT RÉDUIRE SA FACTURE ÉNERGÉTIQUE...

FERMER LES GARES ET LES GUICHETS SNCF... POUR FAIRE DES ÉCONOMIES DE CHAUFFAGE !

**Plusieurs initiatives ont été lancées, parmi lesquelles une formation des conducteurs de TGV à une conduite plus économe en électricité.**

Guillaume Pepy, le patron de la SNCF, le martèle depuis des années : pour « vendre moins cher [les billets de trains, NDLR], il faut produire moins cher ». Cela passe par des gains de productivité, mais aussi par une réduction de la facture d'énergie. D'autant que le groupe public y consacre 1,3 milliard d'euros par an, ce qui en fait le deuxième poste de dépenses après les salaires, hors les péages ferroviaires.

L'entreprise a lancé plusieurs actions pour limiter ses coûts. Elle dispose d'une filiale, SNCF Energie, qui, depuis 2012, a vocation à acheter au meilleur prix l'énergie de traction des trains. « Le prix de l'électricité peut être extrêmement volatile d'un jour à l'autre, souligne Olivier Menuet, le président de SNCF Energie. Nous faisons donc des achats à terme, une à plusieurs années à l'avance, pour nous protéger contre ces fluctuations. »

**Conduite écologique pour les TGV**

La SNCF cherche par ailleurs à réduire sa consommation. L'année dernière, l'ensemble des conducteurs de TGV a été formé à l'utilisation d'Opticonduite, une application installée sur leur Ipad. Celle-ci leur indique en temps réel la vitesse à adopter afin de réduire les freinages tout en respectant les contraintes horaires. « Cela permet de réduire de 5 % à 10 % la consommation d'un TGV », observe Olivier Menuet.

La chasse au gaspi passe également par la remise en question d'un certain nombre de pratiques professionnelles. Un TGV, par exemple, circule de 8 à 10 heures par jour en moyenne, mais il reste connecté entre 15 et 20 heures à la caténaire en attendant, par exemple, le passage du personnel de ménage ou son prochain redémarrage. Bien qu'à l'arrêt, le train consomme ainsi l'équivalent de 30 % de l'énergie nécessaire à sa circulation. Des consignes d'« éco-stationnement » sont donc en phase de déploiement.

**Des panneaux solaires sur le toit des gares**

« Nous devons également nous engager dans la transition énergétique », avance Olivier Menuet. Le dirigeant évoque la conclusion de contrats sur dix ou vingt ans avec des producteurs d'énergies renouvelables, ce qui assurerait de la visibilité à ces derniers tout en protégeant la SNCF contre la hausse, inévitable à long terme, du coût de l'énergie.

Le responsable souhaite enfin que le groupe explore les possibilités de produire lui-même de l'énergie sur les emprises de son patrimoine foncier, en installant des panneaux solaires sur le toit des gares ou les abris de quais, voire même des éoliennes sur des emprises inutilisées ou le long des voies, « comme l'ont déjà fait les chemins de fer belges ».

## Documents à télécharger

 [La SNCF veut réduire sa facture énergétique](#)