

idées&débats

SOMMAIRE

Le Billet de Favilla	Cambadélis, Sarkozy et les sans-carte
Le Regard sur le Monde	L'élection de Jeremy Corbyn ou la crise du politique en Europe
Le Point de vue	Les mauvaises manières de la BCE
Art et culture	Du grand art et de la petite vertu au Musée d'Orsay
Sciences	Climat : la grande menace du permafrost



Pascal Garnier pour « Les Echos »

Pourquoi le maquis des tarifs bancaires se densifie

Sharon Wajsbrot
swajsbrot@lesechos.fr

C'est une ligne supplémentaire sur la facture des clients de sept fédérations du Crédit Mutuel qui risque de ne pas passer inaperçue le mois prochain. À partir du 1^{er} octobre, ces derniers devront déboursier deux euros par mois pour leur « tenue de compte ». Autrement dit : payer pour l'usage d'un compte bancaire ou d'un chéquier. Des services qui étaient jusqu'à présent gratuits.

La politique du Crédit Mutuel n'a rien d'original. En fait, le groupe mutualiste fait partie des derniers établissements français à franchir le pas avec la Société Générale. En janvier prochain, la banque de la Défense demandera aussi pour la première fois à ses clients 24 euros par an pour gérer leurs comptes. Vivement critiquée par les associations de consommateurs pour son opacité, cette innovation tarifaire se diffuse largement depuis 2011. Selon l'Observatoire des tarifs bancaires du Comité consultatif du secteur financier, il y a quatre ans, 53 établissements proposaient gratuitement la tenue de compte, aujourd'hui ils ne sont plus que 30.

Et pour cause : ces frais viennent en réalité compenser les pertes de revenus des banques liées à la pression conjoncturelle et consumériste. Dans le contexte de taux actuel, les marges des établissements sur leurs crédits sont en effet plus contraintes. Et les récentes vagues de renégociation de crédits immobiliers n'ont rien arrangé. Mais, surtout, ces dernières années, les banques ont dû se plier à l'agenda de l'exécutif qui a placé le consommateur au cœur de ses préoccupations. La loi bancaire française, votée fin 2013, les a notamment obligées à rogner sur leurs marges puisqu'elle a plafonné les frais pour incidents de paiement prélevés aux clients lorsque les provisions sur leurs comptes sont insuffisantes.



L'ANALYSE DE LA RÉDACTION

Les « frais pour tenue de compte », un service longtemps gratuit, se propagent dans les banques. Une tendance qui traduit la volonté des établissements de compenser les pertes de revenus liées à la conjoncture et à la pression consumériste. Le danger : voir les clients fuir vers les banques en ligne qui cassent les prix.



Les points clefs

- Les marges d'intérêt, naguère l'une des premières sources de revenus des banques, se sont fortement contractées.
- D'où une floraison de stratégies de tarification à la carte, qui devraient encore gagner du terrain.
- Face à l'opacité de ce nouveau maquis de tarifs, il devient aussi plus facile d'aller voir ailleurs.

Au total, suite aux différentes évolutions réglementaires, les banques françaises auraient vu s'envoler 2,6 % de leurs revenus de commissions en 2014, soit 600 millions d'euros, selon une estimation du cabinet SIA Partners.

Mais la béquille des « frais de tenue de compte » n'est pas forcément suffisante, car l'exigence de transparence des régulateurs contraint les banques à la modération tarifaire et met à mal leur modèle global de rémunération. « Auparavant, les paramètres de l'équation qui permettait aux banques de gagner de l'argent étaient moins visibles aux yeux des clients, les sources de revenus étant issues en grande partie de marges d'intérêt. Les commissions étaient moins importantes en proportion, et les services bancaires de base étaient même généralement gratuits. Les banques cherchent à présent à réduire l'écart entre les coûts réels des services fournis et le montant facturé aux clients, dans un contexte où les marges d'intérêt se sont fortement contractées et les comptes d'exploitation sont sous tension », rappelle Axel Reinaud, directeur associé au BCG.

Si les banques veillent à la stabilité des prix des services standards mis en avant dans leurs plaquettes, elles continuent donc de faire preuve de créativité dans leurs politiques tarifaires. À la Caisse d'Épargne Ile-de-France, la destruction d'un chéquier que le client n'est jamais venu chercher est par exemple devenue payante cette année. Tandis que les tarifs de services plus spécifiques, comme la location de coffre-fort, les opérations réalisées à l'étranger ou encore les commissions de placement financier, continuent de progresser.

À l'avenir, ces stratégies de tarification à la carte devraient encore gagner du terrain, car un autre bouleversement du mode de rémunération des établissements est en cours. Avec la baisse des commissions d'interchange imposée par la Commission européenne d'ici la fin

de l'année, soit les frais perçus par les établissements lorsque leurs clients paient par carte bancaire chez un commerçant, les cartes de débit vont devenir nettement moins attractives pour les établissements. La commission perçue par la banque lors d'un paiement avec ce type de carte passera à 0,2 % du montant de la transaction, contre 0,3 % pour celles réalisées avec des cartes de crédit. Les banques prépareront déjà la bascule, puisque, en 2015, en grande majorité, elles ont augmenté le coût des cartes de débit et baissé celui des cartes de crédit.

Le joker du conseil

Face à ce maquis de tarifs qui se densifie, les clients ont tendance à être plus volatils. D'autant que les offres à prix cassés des banques en ligne et les innovations des « fintech », ces start-up qui veulent révolutionner la finance, les poussent à aller voir ailleurs. Selon la dernière étude du cabinet Deloitte sur la relation des clients à leur banque, 32 % des consommateurs se disent prêts à ouvrir un compte chez un acteur alternatif, alors qu'ils n'étaient que 29 % en 2014. Le lancement d'un comparateur public des tarifs bancaires d'ici la fin de l'année et la mise en place d'un dispositif de place pour faciliter le changement de banque, comme le prévoit Bercy, ne devraient que renforcer le phénomène. Enjeu, pour les banques, est donc de défendre leur pré carré tout en maintenant l'équilibre de leurs comptes.

Dans cette bataille, les réseaux traditionnels devront jouer l'unique carte qu'il leur reste en main, celle du conseil. À en croire l'étude de Deloitte, les attentes des consommateurs, qui ne se rendent plus qu'occasionnellement en agence et qui ont accès à une foule d'information sur Internet, se focalisent désormais sur les aptitudes techniques de leur conseiller. Il ne reste plus qu'à former les légions de conseillers bancaires des réseaux. ■

LES ÉDITORIAUX DES « ÉCHOS »

Une ligne à contre-sens



Par Jean-François Péresse

La LGV Bordeaux Toulouse est antidémocratique, anti-écologique, anti-économique.

Un déni de démocratie participative, une atteinte portée à l'environnement, un projet économiquement irréaliste : c'est une décision triplement incompréhensible qu'a rendue ce week-end le gouvernement de Manuel Valls en donnant un feu vert à la construction d'une ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV) reliant Bordeaux à Dax et à Toulouse. Ce faisant, l'exécutif foule aux pieds le résultat de la longue consultation citoyenne menée, pendant toute la fin de l'année 2014, dans le cadre de l'enquête publique. Un résultat pourtant sans ambiguïté puisque 95 % des 14.000 contributions ont été défavorables à ce projet de LGV. Et que, fait assez rare pour être relevé, la commission d'enquête publique a fini par rendre un avis négatif. Quelques mois après avoir tiré pour leçon de l'épisode tragique du barrage de Sivens la nécessité de mieux tenir compte de l'avis des citoyens, ce gouvernement commet un acte d'autorité, sans pouvoir se prévaloir du soutien des experts, juste du poids de quelques grands élus

au demeurant contredits par nombre d'élus locaux. A quoi bon conserver des enquêtes publiques si l'on n'en tient pas compte ?

Incohérence s'invite partout dans ce dossier. L'autorisation de cette LGV est d'abord un contre-sens écologique. Appelée à couper en trois endroits la vallée du Ciron, et trente de ses affluents, cette ligne à l'emprise territoriale importante va perturber tout un écosystème humide, un microclimat fragile, à l'origine du sauternes. Car c'est dans le déplacement des brouillards du matin que se joue, à l'automne, le miracle du sauternes, fruit d'un champignon, Botrytis cinerea, qui vient se déposer sur les raisins. En transpirant les forêts millénaires – par ailleurs précieux réservoirs génétiques – qui protègent le Ciron du soleil, cette LGV va mettre en grave danger ce patrimoine qu'est le vin de Sauternes et Barsac. Que le maire de Bordeaux, Alain Juppé, figure parmi ses fossyeurs est déconcertant. Alors qu'elle avait fait beaucoup d'efforts pour porter les couleurs de tout un vignoble portant son nom, la capitale girondine sacrifie une partie de l'économie viticole à son rêve de métropole urbaine.

Incohérence est aussi économique. Devant les difficultés du TGV, face à l'explosion du coût des grandes infrastructures, on pensait en avoir fini avec l'obsession de la très grande vitesse lorsque celle-ci franchit les limites du rationnel. C'est le contraire qui se produit : ni les avertissements de la Cour des comptes, ni les observations de la commission d'enquête publique sur la rentabilité incertaine de cette ligne à 8 milliards d'euros, ni les doutes des experts sur l'utilité de cette ligne auront pu empêcher ce qui ressemble, à quelques semaines des régionales, à une annonce très électoraliste.

Lire nos Informations
Page 19

« La Guerre des étoiles » sur les marchés

Par Guillaume Maujean

Il y a tous les ingrédients d'un bon film de science-fiction à l'américaine. Le trader chinois qui manipule les cours du CAC 40, des rafales d'ordres boursiers façon « Guerre des étoiles » sur les marchés, un mystérieux commanditaire qui plane au-dessus de cette affaire... Le tribunal de l'AMF (Autorité des marchés financiers) s'est penché vendredi sur un cas emblématique de la folie qui s'est emparée des Bourses mondiales, envahies depuis quelques années par des traders de « haute fréquence » capables d'envoyer des dizaines de millions d'ordres à la vitesse de la lumière. Il illustre surtout la difficulté des gendarmes boursiers à détecter les manipulateurs parmi ces traders d'un nouveau genre, dont les intentions ne sont pas toujours louables. Repérer la fraude parmi les masses d'ordres passés en rafale est devenu un travail de titan pour les limiers de l'AMF. Pour mettre en cause le manipulateur présumé, ils ont dû épilucher des monceaux de données informatiques. 8.000 séquences de trading de quelques secondes ont dû être disséquées. Épais de 625.000 documents, le dossier d'instruction fera la hauteur de la tour Eiffel s'il devait être imprimé ! Pour décourager les manipulateurs, il est impératif de réarmer le gendarme des marchés. Il faut lui donner les moyens informatiques et humains de piéger ces cyberdelinquants. Il faut renforcer l'arsenal pressif en autorisant, par exemple, l'AMF à saisir les logiciels de manipulation des cours, pour mieux cerner les stratégies des fraudeurs. Il faut enfin infliger des amendes qui soient vraiment à la hauteur des profits indûment réalisés. Sinon, on risque de voir se multiplier les Dark Vader des marchés.

Lire nos Informations
Page 29

INDUSTRIE & SERVICES

à suivre



Le projet d'IPO de Covestro maintenu

CHIMIE — Le projet d'introduction en Bourse de Covestro, la filiale de plastiques de Bayer, n'a pas été perturbé par les récentes fluctuations des marchés, a déclaré son directeur financier au journal «Euro am Sonntag». «Pour nous, le plus important, c'est notre santé économique, et nous en sommes très satisfaits», a dit Frank Lutz à propos du risque de voir les turbulences financières perturber la mise sur le marché de l'entreprise, avec une première cotation prévue le 2 octobre. Covestro espère lever jusqu'à 2,5 milliards d'euros par le biais de son offre publique de vente, ce qui en ferait la plus importante introduction en Bourse en Allemagne depuis 15 ans.

Le chinois Jin Jiang bouscule la hiérarchie mondiale de l'hôtellerie

HÔTELLERIE — Jin Jiang, le deuxième groupe hôtelier chinois, s'apprête à absorber l'un de ses concurrents domestique, Plateno Group, sur la base d'une valeur d'entreprise de 1,5 milliard d'euros. Le nouvel ensemble serait le cinquième opérateur mondial avec 6.000 hôtels et plus de 640.000 chambres dans 55 pays. Jin Jiang, qui a repris le français Louvre Hotels Group fin 2014, lorgne désormais l'américain Starwood Hotels & Resorts. Plus d'informations sur lesechos.fr/industrie-services

Soupçons de corruption en Chine sur le fabricant d'ascenseurs Schindler

BIENS D'ÉQUIPEMENT — La Chine a ouvert une enquête à l'encontre de dirigeants du fabricant suisse d'ascenseurs Schindler pour de possibles faits de corruption, a annoncé le groupe. Deux hauts cadres chinois de l'entreprise, dont le directeur général local, ont été interpellés par la police jeudi. «Les faits dont ils sont soupçonnés n'ont pas été détaillés» et concernent «principalement des détournements au détriment de Schindler, ainsi que l'occupation de pots-de-vin», souligne Schindler dans son communiqué.

Le Foll contre la fin du prix cible pour le porc



ÉLEVAGE — Le ministre de l'Agriculture, Stéphane Le Foll, a fait part de sa «colère» vendredi après la décision de l'Union des groupements de producteurs de viande de Bretagne de renoncer au prix minimal de 1,40 euro le kilo pour leurs porcs, pourtant fixé avec le gouvernement. «On avait trouvé un accord commun entre les producteurs, les industriels et la grande distribution», a rappelé Stéphane Le Foll sur France Info. «Chacun assumera ses responsabilités», a-t-il déclaré.

SNCM : renvoi du dossier au 14 octobre



MARITIME — Vendredi, le tribunal de commerce de Marseille a renvoyé au 14 octobre l'audience au cours de laquelle il étudiera les quatre offres de reprise de la SNCM, placée en redressement judiciaire en novembre 2014. Le tribunal devait examiner les offres formulées par Baja Ferries, associé au groupe Stef, l'ex-directeur du port de Marseille Christian Garin, le groupe corse Rocca et Corsica Maritime, une offre portée par un consortium d'entrepreneurs insulaires.

LES ECHOS FRANCHISE & COMMERCE ASSOCIÉ

Franchiseur, nous vous accompagnons dans le développement de votre réseau.



Site éditorial de référence, Les Echos de la franchise vous accompagne dans le recrutement de vos franchisés et le développement de votre réseau.

En savoir plus sur solutions.lesechos.fr/franchise
Un service proposé par Les Echos Solutions

Feu vert aux nouvelles lignes TGV vers Toulouse et Dax

- Le gouvernement confirme les projets Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.
- Ce programme de travaux, chiffré à 8,3 milliards d'euros, est controversé.

FERROVIAIRE

Lionel Steinmann
lsteinmann@lesechos.fr

Toulouse et Dax auront bien leur nouvelle ligne TGV. Le gouvernement l'a annoncé ce samedi. L'exécutif «a décidé de poursuivre la procédure [...] en saisissant pour avis le Conseil d'Etat», a indiqué sur Twitter le secrétaire d'Etat aux Transports, Alain Vidalies.

Sur le papier, cette décision n'était pas évidente. La commission d'enquête publique avait en effet rendu le 30 mars dernier un avis défavorable sur la déclaration d'utilité publique. Elle avait notamment estimé que les impacts environnementaux n'avaient pas assez été pris en compte et que les alternatives à la construction d'une nouvelle ligne TGV n'avaient pas été assez étudiées.

Dans les faits, un abandon du projet semblait toutefois impensable. Car l'Etat s'est engagé à plusieurs reprises ces dernières années sur sa réalisation. En 2009, tout d'abord, lorsqu'il s'est agi de boucler le financement du tronçon TGV reliant Tours à Bordeaux, qui doit être inauguré en juillet 2017. Les collectivités locales au sud de Bordeaux avaient été sollicitées, et n'avaient accepté d'apporter leur écot qu'à la condition expresse que la ligne serait ensuite prolongée.

En 2013, Bordeaux-Toulouse avait ensuite été jugé le seul projet de ligne TGV dont l'intérêt justifiait une réalisation avant 2030 par une commission chargée de hiérarchiser les investissements d'infrastructure. Le gouvernement avait repris ces conclusions à son compte, et avait même annoncé des dates quelques mois plus tard : 2024 pour la mise en service du tronçon Bordeaux-Toulouse et de quoi mettre



Le tronçon TGV reliant Tours à Bordeaux, actuellement en travaux, devrait être inauguré en juillet 2017. Photo Sébastien Ortolan/REA

cette dernière à 3h10 de Paris) et 2027 pour Bordeaux-Dax. Difficile, ensuite, d'abandonner le projet.

Une mauvaise nouvelle pour la SNCF

A quelques semaines des élections régionales, la plupart des élus locaux se réjouissent donc de cette décision. «Une excellente nouvelle», a réagi le président de la région Aquitaine Alain Rousset. «C'est la décision que nous espérons», s'est lui aussi félicité son homologue de Midi-Pyrénées Martin Malvy. Les deux hommes militent de longue date pour ce projet.

A l'inverse, Gilles Savary, député PS de la Gironde et grand spécialiste du ferroviaire (il était le rapporteur de la réforme l'an dernier), a déploré dans un communiqué la décision du gouvernement : «Cet arbitrage intervient alors que le système ferroviaire français ne cesse de creuser son endettement, établi ce jour à 44 milliards d'euros, et qu'aucune solution alternative moins coûteuse [...] n'a été envisagée. L'Etat oublie également que l'Etat oublie de préciser comment il financera ce projet».

Le coût de ces 327 kilomètres de lignes nouvelles est en effet estimé à 8,3 milliards d'euros. Et d'autres

grands projets, comme le tunnel de la ligne ferroviaire Lyon-Turin ou le canal Seine-Nord, vont venir grever les budgets consacrés aux infrastructures.

Contrairement à une idée reçue, cette extension du réseau TGV n'est pas non plus une bonne nouvelle pour la SNCF. Les lignes les plus rentables ont déjà été construites, et celles à venir dégradent la rentabilité de l'activité (lire ci-dessous).

Lire l'éditorial de Jean-Francis Péresse Page 11

La SNCF prépare une nouvelle dépréciation de ses actifs TGV en raison d'une concurrence accrue

La valeur de l'actif grande vitesse pourrait être divisée par quatre dans les comptes 2015 de l'entreprise publique.

Malgré les initiatives commerciales prises par la SNCF pour défendre son produit-phare, la rentabilité du TGV continue de se dégrader, ce qui pourrait se traduire par une dépréciation d'actifs dans les comptes 2015 sur la valeur des rames TGV allant jusqu'à 2,5 milliards d'euros.

Année après année en effet, la rentabilité de l'activité grande vitesse de la SNCF s'effondre, rongée notamment par la hausse des péages à acquitter pour faire circuler les trains sur le réseau ferroviaire. L'entreprise publique avait déjà dû le constater dans ses comptes 2013. Elle avait acté à l'époque une perte de valeur de 1,4 milliard d'euros sur la matériel roulant, une décision qui avait plongé le résultat net dans le rouge. L'exercice va se reproduire cette année, reste à savoir dans quelle ampleur.

Selon le communiqué de presse présentant les comptes semestriels de SNCF Mobilités, mardi dernier, «la direction a identifié des indices de perte de valeur au 30 juin 2015» pour l'activité TGV France et Europe (hors Eurostar et Thalys). Le rapport financier, rendu public vendredi, précise le propos : «L'équilibre économique reste durablement fragilisé, du fait d'une évolution atone du chiffre d'affaires (hors mise en service de LGV), d'une croissance des coûts des péages



Face au covoiturage et aux autocars, SNCF Mobilités a multiplié les petits prix, ce qui se ressent sur le panier moyen. Photo Shutterstock

décorré de l'évolution du chiffre d'affaires et des investissements significatifs avec le renouvellement nécessaire d'une partie de la flotte, et ce malgré des plans de performance sur les coûts d'exploitation.»

Des arbitrages décisifs

Le texte mentionne également une «concurrence accrue» avec le développement du covoiturage et des autocars longue distance, et «des pressions tarifaires qui en découlent». Face à ses nouveaux rivaux, l'entreprise publique a multiplié les petits prix, ce qui pèse sur le

panier moyen. En conséquence, «la direction a identifié des indices de perte de valeur et réalisé des tests de perte de valeur au 30 juin 2015 qui conduiraient à constater une dépréciation complémentaire de 2,5 M€.»

Un chiffre énorme, qui plongerait à coup sûr les comptes de SNCF Mobilités dans le rouge en 2015, et diviserait quasiment par quatre la valeur comptable de l'activité TGV, aujourd'hui fixée à 3,36 milliards d'euros.

Ce scénario n'est toutefois pas encore acté. Car l'entreprise attend encore de l'Etat des arbitrages sur le

Les chiffres clefs

2,5

MILLIARDS D'EUROS
Le montant de la dépréciation comptable envisagée sur les actifs TGV hors Eurostar et Thalys.

3,36

MILLIARDS D'EUROS
La valeur comptable de ses actifs au 30 juin 2015.

montant des investissements ou des péages ferroviaires dans les prochaines années, dans le cadre des contrats de performance qui doivent être négociés avec le groupe public à la suite de la réforme ferroviaire. Ces arbitrages peuvent faire varier de plusieurs centaines de millions d'euros le test de valeur, et donc le montant de la dépréciation.

Cette opération reste un exercice comptable (elle n'aboutit pas à une sortie de cash), mais elle atteste des difficultés croissantes rencontrées par l'activité TGV. Le sujet (et le plan stratégique élaboré par la direction pour y remédier) est sans doute au cœur du séminaire annuel des managers du groupe, qui se tient depuis dimanche et ce lundi encore à Bordeaux. — L. S.