

RENAUD HONORE, Les Echos 18 janvier 2010

Confrontée à la chute de la rentabilité de ses TGV, la SNCF veut revoir en profondeur ses dessertes dès la fin 2010. Certains axes sont examinés à la loupe et pourraient voir leur offre réduite, comme Paris-Arras, Lille-Strasbourg ou encore Nantes-Strasbourg et Bordeaux-Strasbourg.

L'affaire semble entendue : l'âge d'or financier du TGV est bel et bien révolu. Le budget 2010 de la SNCF - qui doit être examiné mercredi par le conseil d'administration de la compagnie ferroviaire - marque à ce titre un tournant (« Les Echos » du 12 janvier) : la branche grandes lignes SNCF Voyages, jusqu'alors vache à lait du groupe public, devrait voir sa rentabilité s'effondrer cette année, avec un taux de marge opérationnelle tombant à 10,2 %, contre 20,1 % il y a seulement deux ans.

Ce revers de fortune oblige la compagnie ferroviaire à revoir sérieusement son modèle économique. Si bien que certaines lignes non rentables sont désormais clairement menacées, et ce dès 2011. Selon nos informations, la SNCF étudie actuellement une refonte profonde de son offre, ce qui pourrait se traduire par la suppression ou une forte réduction de l'offre sur certaines dessertes. Les orientations définitives doivent être prises au printemps, afin que ces changements soient mis en application en décembre prochain, lors du passage au service d'hiver de 2011.

Sur le même sujet

Une menace de grève nationale pour le mercredi 3 février

Le groupe public a déjà commencé à préparer le terrain. Face à la violence de la crise (le chiffre d'affaires de la branche a reculé de 1,4 % en 2009, contre une croissance de 8 % l'année précédente), des premières mesures ont été prises il y a quelques mois. Le nombre de trains a été réduit dans les périodes précédant ou suivant les heures de pointe, afin de mieux remplir les rames pendant les périodes les plus chargées.

Certaines liaisons ont également été allégées, comme le Rouen-Lyon qui a déjà perdu deux TGV le week-end.

Certaines lignes dans le viseur

Mais la refonte envisagée s'annonce bien plus importante. L'objectif est d'obtenir « une réduction significative du déficit (60 à 80 millions d'euros) générée par certaines relations », explique une source proche du dossier. Avec la crise et la hausse des péages payés pour faire circuler les trains, « environ 20 % des TGV génèrent d'ores et déjà des pertes, et ce taux pourrait monter à 30 % l'an prochain », selon un expert. Certaines lignes - notamment celles reliant des régions entre elles sans passer par Paris -sont clairement dans le viseur, comme le Paris-Arras, les axes Nord-Est (Lille-Strasbourg par exemple) et Est-Atlantique (Bordeaux-Strasbourg et Nantes-Strasbourg). L'offre pourrait y être nettement réduite. Au minimum.

La crise pose un autre problème inédit au groupe : elle se retrouve avec beaucoup trop de TGV ! Le taux d'occupation record de 77 % des rames atteint en 2008 est en effet sur une pente savonneuse. L'année 2009 a déjà été marquée par une baisse sensible, qui fait que ce pourcentage devrait diminuer sans doute jusqu'à un niveau approchant les 75 %. Les prévisions ne laissent augurer rien de meilleur pour la suite : la SNCF table en 2010 sur une baisse de 3,6 % du nombre de voyageurs transportés par ses trains grandes lignes (TGV et Corail).

Les voyageurs se font donc plus rares, au moment même où la compagnie va être livrée de TGV commandés il y a quelques années, lors de la période faste du début des années 2000. Ainsi 15 nouvelles rames à deux niveaux vont être mises en service commercial. C'est beaucoup dans le contexte actuel. Si bien que t3 rames de la ligne sud-est (vers Lyon et Marseille) vont devoir être immobilisées - « garées », dans le vocabulaire cheminot -cette année. Il s'agit d'une première dans l'histoire du TGV, qui a bâti toute sa stratégie sur une politique de volumes depuis quinze ans.

