

La SNCF dessine les contours de sa future offre de TGV low cost Ouigo vers Bordeaux

TRANSPORT

Prévue pour 2017, la nouvelle liaison TGV à bas coûts a toutes les chances de partir de la gare de Massy TGV.

Ligne actuelle ou futur trajet 100 % TGV, le choix du parcours fait également débat.

Lionel Steinmann
lsteinmann@lesechos.fr

Ouigo prépare sa conquête de l'Ouest. Après avoir annoncé l'an dernier que son offre de TGV low cost relierait à partir de 2017 la région parisienne à la façade atlantique, la SNCF arbitre actuellement sur les contours de sa nouvelle offre. Avec notamment deux sujets majeurs à trancher : le choix de la gare de départ aux environs de Paris et le tracé pour relier Bordeaux.

Si la préfecture de la Gironde sera à coup sûr une des destinations de Ouigo (il y en aura peut-être d'autres), la SNCF n'a pour

l'heure pas communiqué sur le nom de la gare francilienne d'où partiront les TGV à bas coûts. Une chose est sûre : ce ne sera pas Montparnasse, ni d'ailleurs aucune autre gare parisienne. Les redevances à acquitter pour chaque départ ou arrivée d'un train dans les grandes gares parisiennes sont en effet élevées et incompatibles avec le modèle économique de Ouigo.

Une gare périphérique permet par ailleurs d'être immédiatement sur la ligne à grande vitesse, ce qui fait gagner du temps. C'est notamment pour ces raisons que les Ouigo à destination du Sud-Est s'élancent de Marne-la-Vallée, et non de la gare de Lyon.

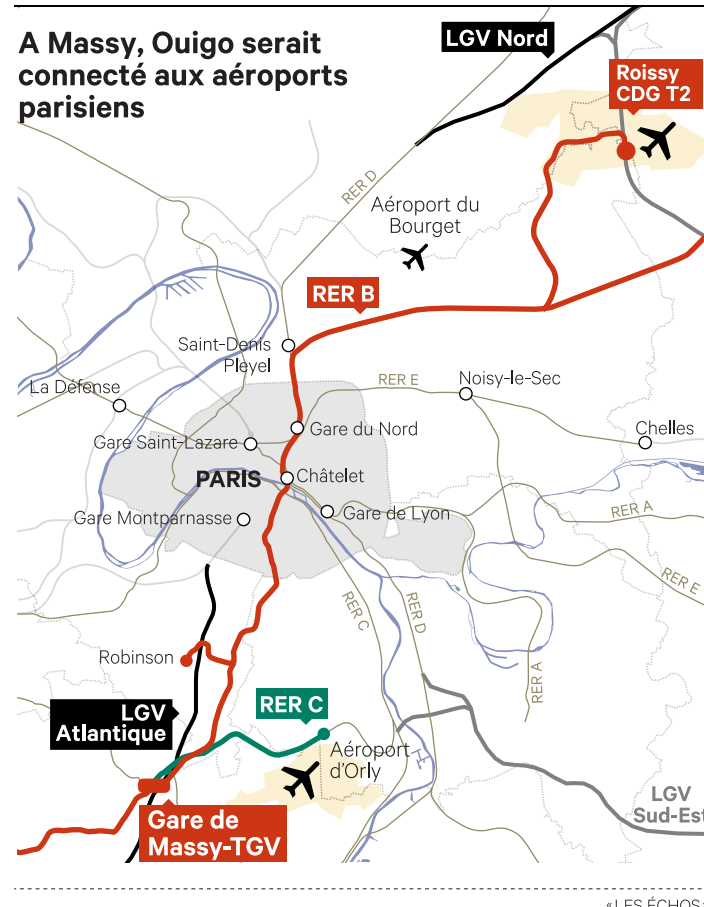
Et pour la future liaison vers Bordeaux ? La décision n'est pas encore arrêtée, mais selon une source proche du dossier, « *Massy-TGV tient la corde* ». Construite en 1991, la gare de la cité essonienne, située à 25 kilomètres de Paris, accueille déjà des TGV allant de province à province. Elle a largement le potentiel pour accueillir des trains supplémentaires, confirme un expert.

Sa proximité immédiate avec le RER B (qui la relie à Paris) et le RER C plaident également pour elle. Fin 2012, alors que Ouigo n'était encore

qu'un projet, le président de la SNCF, Guillaume Pepy, citait déjà Massy pour illustrer le concept. Côté SNCF, la réflexion semble donc désormais, non pas de savoir si Massy TGV accueillera Ouigo, mais si une autre gare francilienne doit éventuellement compléter le dispositif à ses côtés.

Seconde interrogation, la nature de la ligne empruntée pour relier Bordeaux. Aujourd'hui, les TGV circulent sur le réseau classique à partir de Tours, pour un temps de parcours, pour les liaisons directes, un peu supérieur à 3 heures. Mais cette ligne va être doublée à partir de 2017 par une ligne 100 % TGV, le groupe Vinci ayant remporté l'appel d'offres pour la construction et l'exploitation d'une nouvelle sec-

Côté SNCF, il s'agirait désormais, non pas de savoir si Massy TGV accueillera Ouigo, mais si une autre gare francilienne doit éventuellement compléter le dispositif.



tion TGV entre Tours et Bordeaux, qui mettra Bordeaux à 2 h 05 de Paris. En 2017, la SNCF aura donc le choix entre les deux itinéraires. Et selon plusieurs experts, elle pourrait choisir de faire circuler les TGV classiques sur la nouvelle ligne et les Ouigo sur la ligne actuelle. La SNCF récrimine en effet depuis plusieurs années sur le niveau des péages qu'elle devra acquitter à Vinci pour faire circuler ses trains. Ces péages seront déjà difficiles à supporter économiquement par les TGV classiques, assure un expert, ils sont tout bonnement inenvisageables pour les TGV low cost. Ces derniers pourraient donc se cantonner à la ligne classique.

Cette dichotomie permettrait à la SNCF d'offrir deux types de liaisons sur Paris-Bordeaux : l'une avec un temps de parcours de 2 h 05 ; et une autre, low cost, plus abordable, mais avec un peu plus de 3 heures de trajet. De quoi répondre à plusieurs types de clientèles.

L'objectif serait aussi d'occuper le terrain : « *Si la SNCF se cantonne à la nouvelle ligne, elle s'expose à voir des concurrents proposer des trajets 30 % moins cher sur la ligne classique dès que le marché sera ouvert* », juge un syndicaliste. ■