

24 juillet 2014 | mis à jour le 25 juillet 2014 | par Florence Guernaec

Les trois scénarios d'avenir du TGV

Le quotidien Les Echos dévoile, dans son édition du 24 juillet 2014, les trois scénarios de la direction de la SNCF pour pérenniser le modèle économique des TGV. Car, la marge opérationnelle de l'activité des trains à grande vitesse est en net recul. Elle est passée de 14,1% en 2011 à 11,4% en 2013.



La vache à lait de la SNCF cherche un nouveau modèle économique. © DR

Les péages payés à RFF représentent désormais 40% du prix du billet, selon le journal Les Echos. Parallèlement, la fréquentation des TGV est en baisse depuis deux ans ([lire notre article](#)). Résultat, la rentabilité de TGV est en berne. Le quotidien Les Echos dévoile [les trois scénarios](#) présentés, le 21 juillet 2014, par la direction de la SNCF en conseil d'administration pour enrayer la baisse de la marge opérationnelle.

Les trois scénarios prospectifs à dix ans :

La stratégie du repli

- concentration sur les 40 principales gares du réseau ;
- abandon des destinations non rentables qui seraient desservies par les trains Intercités ou les TER ;
- des gares régionales transformées en « hub » pour les correspondances ;
- baisse de 50% du nombre de trains en circulation mais priorité donnée aux rames duplex ;
- abandon de l'exploitation du TGV Rhin-Rhône

C'est le scénario le moins probable et le moins séduisant commercialement et politiquement, d'autant qu'il nécessiterait des travaux coûteux dans des gares transformées en plateformes de correspondances.

La stratégie offensive

- augmentation de l'utilisation des 400 rames de TGV ;
- baisse du prix et du panier moyen du client de 10 à 20%

Ce modèle économique ne serait pas au rendez-vous : il manquerait 400 millions d'euros par an pour équilibrer les comptes. C'est pourtant peu ou prou la stratégie développée, avec succès, par son homologue espagnol, RENFE : baisse du prix moyen du billet de 27%, hausse du nombre de voyageurs de 23% en un an, et taux de remplissage moyen de 73% ([à lire dans Les Echos](#)).

La stratégie économique

- optimisation de l'utilisation du parc de rames ;
- réalisation de gains de productivité ;
- baisse des coûts d'exploitation

Ce dernier scénario rejoint le plan stratégique Excellence 2020 présenté, en octobre dernier, par le président de la SNCF, Guillaume Pepy ([lire notre article](#)). Ce modèle fondé sur son TGV low cost, Ouigo, permettrait de gagner un point de marge par ans sur dix ans.

Reste à savoir si cette baisse des coûts d'exploitation serait suffisante pour préparer la SNCF à l'ouverture à la concurrence qui arrivera... tôt ou tard.

TGV