

Thalys et Lyria, filiales de la SNCF, partent à la reconquête de leurs clients

TRANSPORT

Les deux compagnies ferroviaires ont été très impactées par la crise sanitaire.

Elles rétablissent peu à peu leurs liaisons et mettent tout en œuvre pour renforcer leurs offres.

Denis Fainsilber
dfainsilber@lesechos.fr

Après une crise sans pareille, la pente sera longue à remonter pour Thalys et Lyria, deux sociétés communes majoritairement détenues par la SNCF (à hauteur de 60 % pour la première et 74 % pour la seconde), respectivement avec SNCB et CFF, les chemins de fer belges et suisses. Mais selon leurs dirigeants, le point d'inflexion est bel et bien passé depuis quelques semaines.

Même si la pandémie va encore faire sentir ses effets cette année, ils peuvent reprendre plusieurs projets de développement commercial, remisés par la force des choses depuis mars 2020. Côté Thalys, qui dessert trois pays au départ de Paris Gare du Nord (Belgique, Pays-Bas et Allemagne), le coup a été extrêmement rude après l'année record de 2019. « En 2020, le trafic s'est effondré de 70 %, le chiffre d'affaires passant de 550 millions à 165 millions d'euros. Un coup extrêmement brutal pour une entreprise à croissance régulière », souligne son directeur général Bertrand Gosselin.

« Puis la troisième vague de pandémie, au premier trimestre 2021, a été à nouveau assez catastrophique, avec des mesures sanitaires très restrictives. Mais depuis un mois et demi, nous observons un vrai frémissement du trafic ». Pas à pas, l'offre des trains rouge grenat accompagne prudemment le mouvement. Actuellement, quelque 30 % du



Fin 2019, Lyria a mis en circulation de nouvelles rames de TGV à deux étages.

plan de transport normal est aligné vers Bruxelles, Amsterdam ou Dortmund (soit neuf fréquences quotidiennes), puis ce volume passera à 50 % dès le 14 juin (avec notamment 11 fréquences par jour vers Bruxelles contre 22 à l'ordinaire), avant une nouvelle hausse à la fin juillet, pour atteindre 70 % de l'offre habituelle.

« Tout va se jouer cet été et à la rentrée », selon Bertrand Gosselin qui entrevoit un retour à l'offre d'avant-crise au mieux au début 2022. Durant l'année prochaine, Thalys espère déjà redevenir profitable, même si le volume de trafic d'avant pandémie (8 millions de clients annuels) n'est pas espéré avant 2024. « Une part du trafic professionnel, peut-être de l'ordre de 20 %, ne

reviendra pas : il faudra compenser avec la clientèle loisirs », prédit le dirigeant.

Entre-temps, l'entité de la SNCF devrait avoir finalisé sa fusion avec sa société-soeur Eurostar, passée très près de la faillite. L'opérateur franco-britannique est encore plus impacté que Thalys par la crise sanitaire, conjuguée aux effets négatifs du Brexit.

Détourner des clients de l'aérien ou de la voiture

Chez Lyria, les lignes entre la France et Genève, Lausanne, Bâle ou Zurich sont, elles aussi, lancées dans un effort de reconquête, après une chute similaire de trafic, tombé à 2,3 millions de passagers l'an dernier, la moitié du record de 5 mil-

lions en 2019. Malgré les mesures d'isolement imposées à une grande partie des clients côté helvète, le nombre de liaisons totales est déjà remonté à 9 par jour le 11 mai, puis passera à 13 début juillet (contre 17 fréquences en temps normal).

Mais à la différence de Thalys, un important programme de changement de rames a été effectué avant la crise. Une nouvelle flotte de 15 rames Alstom à deux étages de 507 places chacune a remplacé les 21 TGV précédents, plus disparates. « Les clients ont encore peu vu la nouveauté, mais nous avons procédé à une injection forte de capacités. Entre un nombre de sièges accru dans chaque rame et plus de fréquences quotidiennes, permises par un nouveau plan de maintenance ins-

piré du TGV Ouigo, nous avons augmenté de 30 % le nombre de places que l'on peut offrir chaque jour entre la France et la Suisse », détaille Fabien Soulet, directeur général de Lyria. Selon ce dernier, « la part de marché du train est loin d'avoir atteint son niveau cible ». Surtout, la crise actuelle est une occasion rêvée pour rebondir et détourner des clients de l'aérien ou de la voiture. « Cette crise a renforcé la compétitivité de notre offre face à ses concurrents : c'est un accélérateur de nouvelles tendances pour nos clients, et l'on compte bien s'y appuyer pour la reprise », explique-t-il.

D'autant, ajoute Fabien Soulet, que « paradoxalement, nous n'avons jamais été autant en contact avec les entreprises, qui veulent depuis le Covid faire une sorte de "reset" de leur politique voyages, et ont besoin d'avoir des données quantifiées pour que cela s'insère dans leur politique RSE ». Or, soutient le dirigeant en citant une étude du bureau suisse de recherche Infrac, « le train émet vingt fois moins de CO₂ par passager que le même trajet en avion, et le rapport passe même d'un à 30 avec les trains à deux niveaux ».

A quel horizon Lyria retrouvera-t-il sa base « normale » de 5 millions de voyageurs annuels ? Sans doute pas avant 2023, car la clientèle internationale extra-européenne fera défaut pendant un bon moment. En attendant, la joint venture franco-suisse compte bien sur ses 30 % de capacités supplémentaires pour offrir « des tarifs compétitifs ». ■

« Il faudra compenser avec la clientèle loisirs la part du trafic professionnel qui ne reviendra pas. »

BERTRAND GOSSSELIN
Directeur général de Thalys

Eurocontrol conteste l'idée de remplacer l'avion par le train en Europe

AÉRIEN

Selon une étude, la suppression des vols intérieurs réduirait peu les émissions de CO₂ et serait dommageable.

Bruno Trévidic
@BrunoTrevidic

Prétendre remplacer l'avion par le train sur les liaisons intra-européennes ne serait pas la solution pour réduire significativement les émissions de CO₂ sur le Vieux Continent, affirme une étude réalisée par Eurocontrol, l'organisme en charge de la gestion... du trafic aérien en

Europe. Elle prend à rebrousse-poil certaines initiatives du gouvernement français, comme l'interdiction de l'avion sur les liaisons desservies par le train en moins de 2 h 30 et la relance du train de nuit, tout en soulignant la complémentarité des deux modes de transport.

Sur le papier, l'idée de remplacer autant que possible l'avion par le rail a pourtant de quoi séduire. D'après les chiffres de 2019 de l'Agence européenne de l'environnement, l'aérien génère 13,9 % des émissions de gaz à effet de serre des transports en Europe (qui représentent 12 % des émissions totales), contre 0,5 % pour le rail. Et 24 % des vols – essentiellement des liaisons de moins de 500 km – seraient remplaçables par des trajets en train, admet Eurocontrol.

La fin de la rentabilité du ferroviaire

Mais ces 24 % là ne représentent que 3,8 % des émissions de CO₂ du transport aérien en Europe. Contre 47,6 % pour les vols long-courriers de plus de 4.000 km, qui ne représentent pourtant que 6 % du trafic. « Et même s'il était possible de remplacer tous les vols par le rail dans cette catégorie, il serait toujours impossible d'atteindre le plafond de 3,8 % d'économies de CO₂ sur les émissions totales, en raison du terrain, des considérations de temps de trajet ou de tarifs plus élevés, qui tueraient la rentabilisation de la

connexion ferroviaire », souligne l'étude.

En effet, selon le sondage Eurobaromètre de juin 2020, consacré à la mobilité, la plupart des voyageurs européens ne sont prêts à changer de mode de transport que si les coûts et la vitesse sont comparables.

En outre, les possibilités de substitution sont très réduites, et la construction des nouvelles lignes à grande vitesse serait bien plus dommageable pour l'environnement que le peu de CO₂ économisé à court terme. « Même en intégrant les trajets de plus de 1.000 km et en supposant que toutes les grandes métropoles européennes fussent reliées entre elles par des lignes à grande vitesse, remplacer l'avion par le train ne permettrait de réduire les émissions de CO₂ des transports que de 2 % à 4 % par an », résume Eurocontrol.

En revanche, le prix à payer pour parvenir à un tel niveau de substitution serait bien plus conséquent, y compris du point de vue environnemental. Selon une étude européenne de 2019, le coût d'infrastructure d'une ligne TGV est cinq fois supérieur à celle d'une ligne aérienne. La population touchée par les nuisances sonores des trains à grande vitesse est également cinq fois plus importante que celle impactée par les aéroports.

De plus, une ligne à grande vitesse occuperait, en moyenne, dix

fois plus de terrain qu'un grand aéroport, indique l'étude d'Eurocontrol, sur la base de données de l'Agence européenne de l'environnement, qui chiffre même ce coût externe à 2,7 milliards d'euros par an. A raison de trois hectares de terrain pour chaque kilomètre, les quelque 10.000 kilomètres de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse projetées en Europe d'ici à 2050, se traduiraient donc par la destruction de 30.000 hectares de nature, souligne Eurocontrol. Et ce pour un investissement global estimé à 250 millions d'euros, une rentabilité douteuse, et de dix-huit à vingt-quatre ans de travaux, selon les prévisions européennes.

Soit plus que le temps nécessaire pour voir arriver dans les airs, les nouveaux avions à propulsion électrique ou hydrogène, ainsi que les nouveaux carburants d'origine non fossile, susceptibles de régler le problème des émissions de CO₂ du transport aérien. ■

30.000

HECTARES

de nature seraient détruits pour construire 10.000 kilomètres de lignes ferroviaires à grande vitesse en Europe d'ici à 2050, selon Eurocontrol.

Sept offres pour reprendre Ascoval et Hayange

SIDÉRURGIE

Mises en vente début mai par le magnat anglo-indien Sanjeev Gupta, les deux usines pourraient voir leur reprenneur désigné mi-juillet.

Anne Feitz
@afeitz

Les candidats ne manquent pas à la reprise des actifs de Liberty Steel dans l'Hexagone. Mises en vente début mai par le magnat anglo-indien Sanjeev Gupta, suite à la défaillance de son principal financeur Greensill, l'aciérie d'Ascoval, à Saint-Saulve (Nord) et l'usine de rails d'Hayange (Moselle) ont suscité, selon nos informations, sept offres de reprise.

Mandatée par l'homme d'affaires, dont la nébuleuse GFG Alliance est en mal de financements, la banque Rothschild avait fixé le 2 juin pour la remise des offres provisoires. Les offres définitives devront être remises autour du 15 juin.

Décision vers le 15 juillet

Quasiment tous les candidats sont des groupes industriels. Certains avaient déjà postulé lorsque Bercy avait choisi de confier ces usines à Liberty, en août. Il s'agit du géant Arcelor-Mittal, du groupe sarrois Saarsthal, et des italiens Beltrame et Acciaierie Veneto, ainsi que de l'espagnol Sidenor, de l'indien Jindal, et du fonds britannique Greybull (ex-maison mère de British Steel, l'ancien propriétaire d'Ascoval). Ces trois derniers n'ont proposé de reprendre que l'usine d'Hayange.

Ces offres vont maintenant être examinées à la loupe par Bercy, dans le but de prendre une décision vers le 15 juillet. « Une date encore très approximative », précise un proche du dossier. Ces deux sites sont considérés comme des actifs stratégiques pour la France, et sont, à ce titre, soumis à la procédure des investissements étrangers en France nécessitant une autorisation de l'Etat.

L'usine d'Hayange fournit des rails à la SNCF, produits grâce à l'acier d'Ascoval. Un gros contrat a été conclu entre les deux sociétés fin 2019, et la SNCF a depuis homologué les rails produits. « Nous avons de bonnes offres, notamment en termes d'emploi. Aucun des candidats ne propose de réduire le nombre de salariés », explique-t-on au ministère de l'Industrie. Ascoval compte 270 salariés, et Hayange, 430.

Charge supplémentaire

Bercy n'en sera pas moins exigeant. Il privilégiera les offres portant sur l'ensemble des deux usines. « Le destin industriel des deux sociétés est lié, il nous semble important de sécuriser ce lien », poursuit un conseiller. Le gouvernement sera aussi sensible à la charge supplémentaire que le reprenneur sera capable d'apporter à Ascoval. « L'usine de Saint-Saulve n'est toujours pas au point mort. Nous regarderons de près les engagements des candidats sur les volumes, mais aussi sur les prix », explique le conseiller.

Enfin, Bercy examinera les candidatures, au regard des propositions sur le traitement des créances publiques, qui atteignent près de 100 millions d'euros. « Nous regarderons les candidats les mieux-disants pour leur remboursement ». ■

COMMUNIQUÉ

TOUT POUR L'EAU

Société anonyme au capital de 207.000 euros
Siège social : 99, rue de Gerland – 69007 LYON
RCS LYON 956 510 770

Avis préalable à la mise en vente d'actions en déshérence

Au terme d'une délibération en date du 21 mai 2021 à 19h, le Conseil d'Administration de la Société TOUT POUR L'EAU :

– a constaté que des Actionnaires n'avaient pas été atteints par les convocations aux Assemblées Générales depuis plus de 10 ans, ni leurs éventuels successibles ;

– a décidé, conformément aux dispositions des articles L. 228-6, L. 228-6-3, R. 228-11, R. 228-12 et R. 228-14 du Code de commerce, la mise en vente aux enchères publiques des actions en déshérence à l'issue d'un délai d'un an, à compter de la parution du présent avis.

Le Conseil d'Administration demande aux ayants droit des actions en déshérence de faire valoir leurs droits dans ce délai d'un an et les informe que la Société procédera à la vente publique des actions à l'expiration dudit délai.

A dater de cette vente, les ayants droit ne pourront plus prétendre qu'à la répartition en numéraire du produit net de ladite vente qui sera tenu à leur disposition, pendant 10 ans, sur un compte bloqué, dans un établissement de crédit. A l'expiration de ce délai de 10 ans, le produit net de la vente des actions sera tenu à leur disposition pendant 20 ans à la Caisse des Dépôts et Consignations.

Conformément à l'article R. 228-14 du Code de commerce, la vente aura lieu, selon les modalités prévues à l'article R. 228-12, à l'expiration d'un délai d'un an après la publicité effectuée dans les conditions prévues à l'article R. 228-11 si, pendant cette période, les personnes au nom desquelles l'inscription a été faite ou leurs ayants droit n'ont pu être atteints par l'avis mentionné à l'article R. 228-11 adressé par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.