

Info


[Accueil](#)
[Info](#)
[Info Nantes](#)
[Cette compagnie de trains qui veut concurrencer les TGV de la SNCF entre Bordeaux, Nantes et Rennes](#)

Vendredi 11 juin 2021 07:25

Cette compagnie de trains qui veut concurrencer les TGV de la SNCF entre Bordeaux, Nantes et Rennes



Le Train proposer plus de TGV entre les grandes villes de Nouvelle-Aquitaine. © AFP archives

Créé par un chef d'entreprise charentais, Le Train veut proposer plus de TGV entre les villes de l'Ouest. La compagnie promet des temps de parcours réduits et des tarifs stables. Elle négocie actuellement avec la SNCF pour acheter des rames d'occasion.

Une nouvelle compagnie ferroviaire privée veut profiter de [l'ouverture du rail à la concurrence](#) pour faire rouler ses propres TGV entre des villes de l'Ouest dont Arcachon, Bordeaux, Angoulême, Nantes ou Rennes. Dès décembre 2022, la compagnie baptisée Le Train prévoit de transporter trois millions de voyageurs par an.

À l'origine du projet, il y a Tony Bonifaci, à la tête de la SNGC (5,8 M€ de chiffre d'affaires en 2020), une PME charentaise de travaux publics. Depuis l'ouverture de [la ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux](#) en 2017, l'entrepreneur déplore la desserte insuffisante des gares intermédiaires par les TGV.

Une cinquantaine de trains par jour

En 2019, il a créé le Train et chargé Alain Gétraud, un ancien cadre de la SNCF en Nouvelle Aquitaine de développer une offre alternative à la SNCF.

« Il y a de la place pour un opérateur comme nous car nous n'avons pas [le même positionnement que la SNCF](#) qui propose majoritairement des TGV Paris-province, explique ce dernier. Nos études de marché confirment l'intérêt des voyageurs pour les trajets régionaux et interrégionaux à grande vitesse, c'est ce que nous allons offrir. »

Pour arriver à être viable, Le Train mise sur la fréquence. Son objectif ne sera pas de remplir ses rames mais de capter le maximum de voyageurs sur une journée grâce à une cinquantaine de trains par jour. Sur Bordeaux-Angoulême, qui sera la liaison phare de la compagnie, Alain Gétraud espère prendre 20 % de parts de marché à la route en ciblant les trajets pendulaires des travailleurs et la clientèle de loisir.

Bordeaux à une heure de moins de la Bretagne

Newsletter maville

Abonnez-vous à la newsletter - Nantes

Exprimez-vous ! ¹³

Sondage. Déconfinement : appréhendez-vous la fin du télétravail ?

L'info en continu

Loire-Atlantique. Les...

11/06/21 - 10:30

Les Sables-d'Olonne. Une...

11/06/21 - 10:25

Final four de la Ligue des...

11/06/21 - 10:00

Pays de Retz. Naissance de...

11/06/21 - 09:31

Vendée. Leader de la...

11/06/21 - 09:29

 N°1 [Saint-Brévin. Une fillette de 5 ans sauvée de la...](#)

 N°2 [Nantes. Chute mortelle au Belvédère : un nouveau...](#)

 N°3 [Une fillette de 3 ans se noie à la plage de la...](#)

 N°4 [Près de Nantes. Des installations de gens du voyage pas...](#)

 N°5 [À Nantes, deux nouveaux radars sur le périph](#) ¹

Quiz et jeux



semaine, puis plus si la demande est au rendez-vous.

Pour concurrencer la SNCF, Le Train compte réduire la durée de trajet d'une heure en proposant des trajets directs. Nantes serait alors à 2 h 52 de Bordeaux contre 3 h 52 aujourd'hui et Rennes à 3 h 27 de la préfecture de la Gironde contre 4 h 13 actuellement. Pour cela, les trains rouleront à 320 km/h jusqu'à Tours puis poursuivront sans correspondance sur la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire à la même vitesse.

Des prix stables

Côté tarifs, Le Train veut également se différencier de la SNCF en proposant des prix les plus stables possible. Un billet Nantes-Bordeaux varierait ainsi entre 45 à 50 € toute l'année hors période de vacances. La compagnie compte sur une flotte réduite d'une dizaine de TGV et des outils de modulation des prix pour parvenir ce numéro d'équilibriste.

À l'image de Railcoop, [la coopérative qui veut relancer la ligne Lyon-Bordeaux](#), ce projet ferroviaire va-t-il réellement voir le jour ? Lisea, l'entreprise qui gère la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux confirme la prise de contact avec Le Train mais reste discrète sur l'avancée des négociations.

« **Toutes les sollicitations transmises sont en cours de discussion et font l'objet d'un traitement confidentiel sur mesure avec chacun des demandeurs** », indique sobrement l'entreprise détenue par Vinci, la Caisse des dépôts et les fonds d'investissement Meridiam et Ardian. Il faut dire que l'arrivée de TGV supplémentaires est une bonne nouvelle pour le concessionnaire dont la ligne est loin d'être utilisée à son maximum.

Avant la pandémie de Covid-19, quatre-vingts trains y circulaient quotidiennement pour une capacité de 132 rames par jour. Le Train indique qu'il souhaite acheter une quinzaine de sillons (créneaux) supplémentaires sur la LGV. La première année, la compagnie bénéficiera d'une réduction accordée par Lisea à ses nouveaux clients, validée par l'Autorité régulatrice des transports (ART), de l'ordre de 30 à 50 % sur les redevances payées à chaque circulation. Après, Lisea indique que les tarifs des sillons seront les mêmes que pour la SNCF.

Des péages coûteux

[La question des péages pour la circulation des trains est sensible](#). Leur prix jugé élevé a fait chuter la rentabilité du TGV, longtemps la poule aux œufs d'or de la SNCF.

Connaître le prix moyen d'un créneau sur la LGV Tours-Bordeaux n'est pas simple. Lisea indique que les tarifs des péages qu'elle appelle « redevances » sont similaires à ceux de la LGV Sud-Est de Paris à Lyon, sans en préciser le montant. De son côté, la SNCF indique que faire circuler un TGV Paris-Bordeaux lui coûte 15 000 € dont 8 000 € entre Paris et Tours, on peut donc en déduire qu'un trajet Tours-Bordeaux coûte environ 7 000 € en moyenne [comme l'indiquait Le Monde en 2017](#).

100 millions d'euros à trouver d'ici la fin de l'année

D'ici là, Le Train doit encore trouver des TGV à mettre sur les rails et 100 millions d'euros pour concrétiser le projet. Pour résoudre le premier problème, Alain Gétraud est en discussion avec la SNCF pour acquérir des TGV Réseau d'occasion (actuellement en service sur la LGV Est). Le Train pourrait aussi acheter des rames TMST à Eurostar ou des TGV PBA à Thalys. En fin de carrière mais pas forcément usées, ces rames seraient renouvelées par la compagnie charentaise.

Pour le reste, Le Train indique être en contact avec des fonds d'investissement et des banques régionales dans l'objectif de lever 100 millions d'euros d'ici à la fin de l'automne 2021, dont 45 millions d'euros de provisions pour risques. La compagnie qui emploie déjà quinze salariés espère en compter 150 d'ici à la fin 2022. Le Train crée actuellement les formations de ses futurs cheminots. La licence d'exploitation et le certificat de sécurité de la compagnie sont en cours de traitement, mais Alain Gétraud ne doute pas de leur validation dans les temps.

Thibaut CHÉREAU. Ouest-France

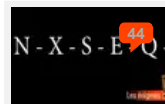
Retrouvez d'autres actus sur les communes de :

[Rennes](#) [Nantes](#)

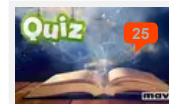
Donnez votre avis



Quiz. Les drapeaux des pays d'Europe



Enigme. Quelle lettre complète cette suite logique ?



Quiz. Il était une fois... 10 questions sur les contes

Tous les quiz



Les avis des internautes

* Votre commentaire...

* Votre email

Envoyer

RUBRIQUES SITE MAVILLE

Accueil

Info

Sport

Restaurants

Cinéma

Sorties

Jeux

Shopping

Météo

Pratique

Deal du jour

Devenez annonceur

Cookies

Données personnelles

Mentions légales

Plan du site

Contact

Modifier le consentement

SITES OUEST-FRANCE

Ouest-France

Ouest-France Auto

Ouest-France Immo

Ouest-France Emploi

Ouest-France Solidarité

Incubateur OFF7

Comparateur Assurances

Infocale

Angers Brest Caen Clermont-Ferrand Le Mans Lille Lorient Marseille Montpellier Nice Nîmes Quimper Rennes Toulon Tours Vannes
Challans Cholet La Baule La Roche sur Yon Laval Les Sables d'Olonne Saint Gilles Croix de Vie Saint-Nazaire Saumur



Les applications mobiles **Ouest-France** disponibles en téléchargement



par



© Copyright maville.com | WEB66

