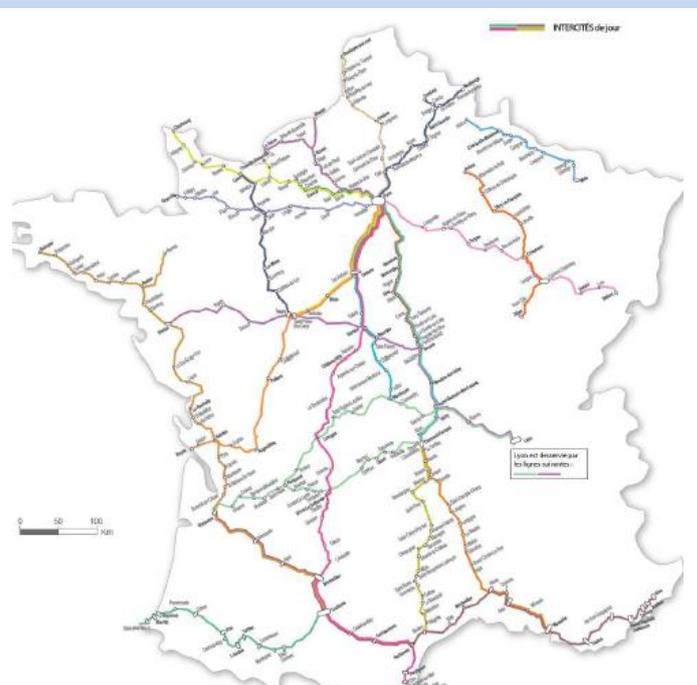


TET : Trains d'équilibre du territoire et revalorisation d'actifs

Le 14 février 2012, le président de la SNCF, Guillaume Pépy, avait dévoilé aux participants d'un colloque sur le « modèle économique du TGV » que son groupe allait procéder à une dépréciation d'actifs de 700 millions d'euros sur ses rames TGV. « La valeur des rames TGV, aujourd'hui dans les livres de la SNCF, s'élève à près de 4,5 milliards d'euros. Nous allons la déprécier de 700 millions d'euros car nous avons trop de rames et elles sont surtout anciennes. » **Cette décision stratégique a dévoilé au grand public qu'il y avait une divergence importante entre les actifs comptables de la SNCF et leur valorisation réelle. De telles dispositions imposées par les règles comptables, seraient également à prendre sur les matériels de traction conventionnels et le parc de wagons.** Nous avons déjà relaté les centaines de locomotives et les milliers de wagons garés sans aucune perspective d'utilisation ni de possibilité de réaffectation due à leurs spécificités techniques, ces actifs seraient non négociables. Une autre solution serait la position inverse : réévaluer les actifs pour leur apporter les fonctionnalités permettant leur affectation sur des services commerciaux répondant à la demande actuelle. C'est dans ce cadre que peut s'inscrire une décision qui moderniserait des générations de TGV anciennes pour les exploiter sur les lignes d'équilibre du territoire.



De concert, **Ministère et SNCF semblent s'être accordés sur une recherche de financements afin de moderniser des TGV Sud –Est de première génération et de les affecter aux relations TET.** Cette modernisation permet d'envisager une offre de matériels qualitative sur l'ensemble du réseau Français, qu'il s'agisse des trains TGV ou de leur homologues sur ligne classique : les TET. Une telle disposition qui adapterait ces rames mises en service en 1981, demandera une réflexion technique importante pour les en conformité avec la loi, ne serait ce qu'en termes d'accessibilité. De plus leur image resterait en continuité avec les matériels circulant sur les lignes à grande vitesse et devrait apporter une belle acceptabilité des élus, une telle opération permettrait même de personnaliser l'image des trains. Le POLT pourrait bénéficier d'une livrée, certes à relooker, issu de la prestigieuse livrée du Capitole qui fut à partir de 1967 et pour une vingtaine d'années le train drapeau de la SNCF. Cette opération pouvant être financée par l'emprunt devrait réconcilier l'Etat à ses contraintes budgétaires, car sur le court terme elle serait neutre. La SNCF de son côté verrait ses actifs comptables remis à niveau sans recourir aux dépréciations d'actifs.



En ce qui concerne le réseau TET, même si la conservation de l'intégralité des services actuels n'est pas acquise, il est certain que ce type de services qui est d'un intérêt majeur pour les territoires sera maintenu avec un soutien de l'Etat. La reconversion de rames TGV à ces services est déjà une solution d'attente satisfaisante pour sauvegarder les trains d'équilibre des territoires qui disposent de lignes électrifiées. Le renouvellement des trains de ce réseau de lignes nationales, échelon de services intermédiaires entre les TER et les TGV, est en effet devenu urgent. Le président de la SNCF avait en octobre dernier, exposé sa position : « les trains Intercités sont en fin de vie ». Mais leur remplacement est financièrement préoccupant : « On parle de deux à trois milliards d'euros (...) dans les dix ans ». L'Etat, qui s'est vu imputer cette charge ne reste pas passif et évalue toutes les hypothèses. Frédéric Cuvillier, le ministre délégué aux Transports, a annoncé une enveloppe de 400 millions pour le renouvellement de ces trains, les « modalités » devant être arrêtées dans les prochains mois. Cette fois-ci une solution semble s'esquisser pour pérenniser à moyen terme une partie de ces services. Certes, cet **engagement réaliste mesuré** offre une perspective de réutilisation des rames rénovées pour 8 à 10 ans et reporte ce problème qui serait réglé pour 20 ans, avec des budgets illimités, en écoutant le lobbying d'Alstom, prêt à fournir des rames Régiolis adaptées.

Il restera à trouver une solution pour les trains de nuit et les lignes non électrifiées. En ce qui concerne les trains de nuit, la SNCF saurait peut être lui réaffecter son parc encore utilisé entre la France et l'Espagne dans son GEIE Elipsos. Pour les lignes thermiques, **il est à noter que les voitures Corail ont le même âge que les TGV Sud-est** et peuvent encore subir une dernière rénovation.



©Intermodalite.com – Janvier

Reste à déterminer la pertinence du parc à renouveler. **Les rames TGV de première génération sont des rames moins performantes en termes d'utilisation sur le réseau classique. Décaler aux TET des rames de TGV Atlantique permettrait une capacité plus adaptées car elles disposent de deux voitures de plus.** Cela améliorerait les performances et surtout réglerait la discordance de longueur de ces rames trop longues au regard des longueurs de quai TGV ne permettant pas leur utilisation en double sur toutes les LGV. **Un choix stratégique se pose donc à nouveau et le réalisme dans la revalorisation des actifs de la SNCF pourrait être consolidé avec plus de sécurité par une rénovation des TGV Atlantiques.**