

La marque Thalys va disparaître, remplacée par Eurostar

Par Jean-Yves Guérin

Publié il y a 3 heures,

Mis à jour il y a 1 heure



Un nouveau logo doit s'imposer d'ici à la fin de l'année. *ROBIN VAN LONKHUIJSEN / ANP / AFP*

Les trains reliant Paris, Bruxelles, Amsterdam et Cologne vont changer de nom cet automne pour adopter la marque Eurostar, jugée plus connue.

Mardi après-midi, c'est le logo Eurostar et non pas Thalys qui était apposé sur le TGV Bruxelles-Paris. Un clin d'œil à la prochaine disparition de la marque Thalys au profit d'Eurostar, annoncée ce jour-là, et qui sera effective au troisième trimestre. Site de réservation, programme de fidélité... Les tickets sur les deux réseaux (Paris-Londres, Amsterdam-Paris...) seront commercialisés sous la même bannière. Avec comme logo une étoile. « *Nous avons choisi Eurostar, car il a une notoriété supérieure à Thalys en dehors des pays desservis. Un Américain sur deux qui voyage en train sur le Vieux Continent prend Eurostar* », souligne Gwendoline Cazenave, directrice générale d'Eurostar Group, né de la fusion entre Eurostar et Thalys.

Ce projet de mariage a été lancé en octobre 2019, puis mis en sommeil pendant la crise sanitaire. Il a été finalisé en mai 2022, la marque unique étant une des concrétisations visibles pour les passagers.

Dans cette fusion, la SNCF, qui avait le contrôle des deux entreprises, l'a gardé, avec 55,75% du capital du nouvel ensemble. Le consortium Patina Rail, qui fédère la Caisse des dépôts du Québec et le fonds d'investissement britannique Hermes GPE, dispose d'une part de 25,7% et les chemins de fer belges (SNCB), des 18,5% restants. À peine lancé, ce groupe se fixe des objectifs élevés : « *En 2021, en cumulant les trafics d'Eurostar et de Thalys, nous avons transporté 15 millions de passagers contre 19 millions en 2019, explique Gwendoline Cazenave. En 2030, nous visons 30 millions de clients.* »

À VOIR AUSSI - Attentat déjoué du Thalys: le procès en appel «rouvre des blessures»

Frein du Brexit

Pour y parvenir, Eurostar parie sur l'envie de voyager et l'appétit de train, plus vertueux pour la planète que l'avion. « *Nous avons 28% de réservations de plus qu'en janvier 2019 à la même période* », argumente Gwendoline Cazenave. Le trafic est remonté à 90% par rapport à la période pré-Covid. Il serait même plus élevé si les formalités d'embarquement liées au Brexit ne le handicapaient pas. Eurostar ne fait rouler que 14 allers-retours Paris-Londres par jour contre 18 en 2019, car les contrôles aux frontières trop lents ne lui permettent pas d'en faire plus. La compagnie estime que son offre devrait revenir à la normale au deuxième semestre, grâce à des formalités plus fluides.

Un redressement indispensable après l'effondrement pendant le Covid. Eurostar a convoyé 1,6 million de personnes en 2021 contre 11,1 millions en 2019. Le groupe est donc lesté d'une dette abyssale (962 millions d'euros). « *Au deuxième semestre 2022, l'entreprise est redevenue rentable, ce qui nous permet de commencer à rembourser la dette* », déclare Gwendoline Cazenave.

Et les synergies devraient générer des économies : plusieurs dizaines de millions dès 2023 grâce à l'adoption d'un seul système informatique. Mais, même si le groupe s'engage à maintenir tous les emplois, les salariés craignent d'être victimes de la fusion. « *Le service qui organise la circulation des trains est localisé à Lille pour Eurostar et à Bruxelles pour Thalys. On redoute que tout soit concentré à Bruxelles* », illustre Philippe Corroyez, délégué syndical Unsa chez Eurostar.