

La Brochure 82210 Angeville

Tél. 05 63 95 95 30



<http://la-brochure.over-blog.com/article-lgv-la-deuxieme-etude-claraco-101505992.html>

Mardi 13 mars 2012

[LGV : La deuxième étude Claraco](#)

Après l'étude sur l'infrastructure le cabinet Claraco a étudié l'éventuelle LGV Toulouse-Bordeaux sous l'angle de l'exploitation. Tout comme il a été démontré que la ligne existante n'était pas saturée, cette nouvelle étude démontre que le remplissage des trains actuels n'est pas saturé et qu'avant de compter des trains nouveaux il faudrait réfléchir à remplir ceux qui existent, une observation souvent faite dans les associations anti-LGV mais qui cette fois est chiffrée.

Cette étude intègre le POLT qui faut-il le rappeler est long de 680 km sur Toulouse-Paris alors que la LGV c'est 830 km ! Sur Marseille 753 km, l'étude démontre par ailleurs que sur Paris-Marseille, l'écart de temps de parcours est de 3 h05 pour le plus rapide et 4h 28 pour le plus lent et seulement deux sont au temps le plus rapide ! Mais l'étude est optimiste quant au devenir du POLT car elle indique que des intercity vont continuer d'y circuler or je l'ai entendu de la bouche d'un dirigeant RFF : la ligne POLT c'est la ligne TER !

Pour aujourd'hui nous donnons seulement la fin de l'étude. JPD

Nouveaux éléments de Claraco

Les glissements du marché : Une réaction active des modes concurrents

Le mode aérien n'avait jusqu'à ce jour jamais pu anticiper l'arrivée du TGV sur les relations à moyenne distance. De plus l'organisation d'Air France autour de son hub de Roissy, donnait l'opportunité à la SNCF de se positionner sur les trajets d'approche vers ce hub. Au départ de Marseille, Bordeaux et Toulouse, Air France se réorganise tant en vols nationaux qu'internationaux.

Air France propose dans son futur schéma, plus de 20 nouveaux services internationaux au départ de chacun de ces trois aéroports. Cette offre rend désuet le rapatriement des voyageurs sur Roissy. La nouvelle productivité de ces escales propulse les services vers une productivité intéressante sur les vols intérieurs transversaux mais améliore l'efficacité vers Paris. Marseille consolide déjà ses positions aériennes. Toulouse et Bordeaux anticiperont dès 2012 la concurrence ferroviaire. L'aérien a pris la mesure du dispositif TGV. Il s'agit bien pour la SNCF de réinventer son système pour ne pas s'effondrer sur les liaisons à plus de 500

kilomètres.

Air France satisfaite par sa base marseillaise

Publié le 20 février 2012 à 08h00 par François Duclos dans Actualité Info pratique – Quatre mois après le lancement de sa première base de province à Marseille, la compagnie aérienne Air France se déclare satisfaite des résultats, donnant au passage un coup de chapeau aux employés.

Dans un communiqué diffusé sur son site le 18 février 2012, la compagnie nationale rappelle que son « offensive commerciale d'envergure » lancée sur l'aéroport de Marseille – Provence en octobre 2011 lui permet désormais d'y proposer 483 vols par semaine vers 30 destinations, sans compter les cinq nouvelles routes qui seront lancées fin mars (Marrakech, Barcelone, Hambourg, Rome et Venise). Après sa visite sur place, le PDG d'Air France Alexandre de Juniac a souligné l'implication du personnel dans cette base, affirmant qu'ils étaient « contents d'y être et avaient envie de la développer », tandis que son directeur régional parlait de succès commercial qui a « cassé l'image de compagnie chère » et de « reconquête d'une clientèle qui était partie ».

Rappelons qu'Air France lancera le 25 mars à Marseille trois vols hebdomadaires vers Marrakech (face à Royal Air Maroc et les spécialistes de l'avion pas cher Ryanair et Jet4you), deux vers Barcelone (face à Iberia – Air Nostrum et Vueling), quatre vers Hambourg (sans concurrence), cinq vers Venise et 14 vers Rome (reprenant dans ces deux cas les lignes opérées par Air Corsica en ATR).

Difficile de ne pas voir l'ombre de Ryanair planer sur ce succès, la low cost ayant abandonné sa base à Marseille il y a un an mais annoncé un retour en force au printemps, avec au moins 35 lignes. Ce qui permet à l'aéroport marseillais d'envisager une année « historique » en 2012, avec une croissance de 12% à 14% de son trafic passager, contre une baisse de 2,1% l'année dernière (surtout à cause du printemps arabe).

Air France inaugurera ses prochaines bases de province à Toulouse le 1er avril puis à Nice le 3 avril.

Le mode ferroviaire demain

Les spéculations les plus intéressantes ont été retenues :

Le mode ferroviaire semble pouvoir bénéficier d'avantages importants du fait qu'il est le seul moyen de transport rapide à pouvoir s'affranchir de réserves d'énergies embarquées lorsque l'alimentation est électrique, ce qui est le cas des LGV.

Cependant, il faut noter que l'installation d'une LGV nécessite la construction de deux réseaux :

1) Une infrastructure ferroviaire

2) Une infrastructure électrique à charge de RTE en amont, relayée par une caténaire de distribution.

Le deuxième point à soulever est le cycle de vie du ferroviaire.

Les TGV dont les options vont être levées pour GPSO sont des TGV Duplex dont les premières mises en service remontent à 1995. Ces matériels ont donc une conception issue des années 1980. Conçus pour une durée de vie de 40 ans, ils seront mis en service après 2015. Cela signifie que les décideurs vont s'engager à utiliser jusqu'en 2050 des matériels conçus en 1980.

Cette insensibilité à la vétusté n'est qu'apparente. En effet divers marqueurs accusent cette faiblesse :

1) Une prime de vétusté grève déjà le coût d'acquisition.

2) Le concept d'inflation ferroviaire a été officialisé.

Ces deux surtout, sont le signe qu'il faut engager un surcroît de capital pour mettre en œuvre un dispositif déjà vétuste et dont l'acceptabilité ne se fait plus au prix du marché.

Ces simples remarques doivent interpeller en un temps où le ferroviaire stagne techniquement, où le modèle TGV est à considérer comme à réinventer par ses gestionnaires et où tout autour une dynamique de recherche et d'innovation propulse des alternatives vers des niveaux inaccessibles à un mode figé.

L'aviation et l'automobile font des efforts énormes pour utiliser des énergies embarquées avec plus d'efficacité et diversifier les énergies.

Pendant ce même temps, les coûts de production et le prix à la consommation baisse, alors que le ferroviaire subit une inflation spécifique en France et ne veut se réformer. Dès lors, la visibilité sur le modèle ferroviaire français s'opacifie.

Ce qu'il faut retenir

Il faut convenir qu'entretenir 3 lignes ferroviaires sur les deniers public sur la relation Toulouse - Paris [LGV, POLT, Ligne Bordeaux-Toulouse] est absurde en sachant qu'il n'existe aucun potentiel le justifiant et surtout qu'un tel investissement dans le temps figerait le territoire connu pour sa vocation à « la recherche » derrière une infrastructure rigide, réflexion datant du XIX siècle, le privant par là de toutes les innovations potentielles et d'avenir complémentaires, d'un mode de vie durable.

La SNCF en négociation avec Alstom pour 40 rames de TGV, Le Monde 17 février 2012

« Grâce à notre visibilité à cinq ans, le conseil d'administration a décidé d'engager une discussion sur l'éventuelle levée d'option pour l'achat de quarante nouvelles rames Euroduplex, après l'achat initial de cinquante-cinq rames qu'Alstom nous livre actuellement », indique Guillaume Pépy, président de la SNCF. Ces nouvelles rames remplaceront les trains à un niveau, de la ligne TGV Atlantique. (1)

Cette déclaration prouve que la SNCF dans la continuité de ses commandes va engager une levée d'option pour des rames Duplex en remplacement des TGV Atlantique. Donc ces rames seront les rames affectées à GPSO. Livrables après 2015 et pour une durée de vie de 30 ans, elles figent le standard des trains à des modèles conçus il y a plus de 20 ans pour des premières mises en services en 1995.

La SNCF propose une technologie des années 1980 pour une utilisation sur GPSO jusqu'en 2045.

Limitées à 320 km/h, le temps Paris — Toulouse sera figé pour les 40 prochaines années au dessus de 3 heures.

Dès lors, annoncer 3 heures sur Paris — Toulouse comme temps «déclic » est une position purement stratégique de communication. Temps à reporter à l'avion qui un temps de vol de 1h10 figé sur Toulouse —Paris pour les années qui viennent.

Les TGV Atlantiques actuels, conçus au siècle dernier sont amenés à circuler encore de nombreuses années. La France ne disposant pas de TER aptes à optimiser les parcours sur lignes à grandes vitesse, il est probable que les TGV dits Atlantiques s'imposeront pour circuler sur les missions TERGV après leurs réaffectations par « cascading » (2) aux Régions. Cette technique de Cascading est courante à la SNCF et n'a été ralentie que lorsque les Régions ont financé leurs moyens spécifiques. Ces Régions n'ont plus les moyens budgétaires de développer un nouveau matériel TERGV qui en tout état de cause demanderait plus de 10 ans d'études et de construction.

Les Régions risquent d'être à la double peine par des TGV recyclés :

- elles devront payer la rénovation au format TER de rames recyclées
- elles devront assumer leur productivité et leur fiabilité aléatoire avec des coûts de maintenance décalés par leur vétusté.

La SNCF elle-même reconnaît la vétusté de son parc TGV et chiffre par dépréciation de 700 millions d'euros, la facture qu'elle pourrait demander à son client TER pour réhabiliter son parc :

17 février 2012 Lionel Steinmann : La SNCF veut réinventer le modèle du TGV

L'opérateur ferroviaire a présenté hier des comptes 2011 qui témoignent d'une bonne performance d'ensemble, malgré un résultat net en forte baisse du fait d'une dépréciation de 700 millions de la valeur du parc TGV. Pour la première fois depuis 2007, la dette recule légèrement. (3)

Pour les interconnexions Madrid — Bordeaux et Barcelone — Bordeaux, la norme 300 km/h, limitant la performance, est la norme adoptée par les chemins de fer Espagnols sur ses TGV d'interconnexion qui seront des AVE Alstom de première génération. Passés en « Rétrofit » (4) chez le constructeur pour les rendre aptes à une alimentation 1500 volts CC23 Français et au KVB (5) et TVM430 (6) ces rames bénéficieront de l'homologation des rames SNCF du « type » (7).

Cette décision a privé Alstom de commandes mais a pour avantage de rendre immédiatement compatible des rames Espagnoles sur le réseau français. La RENFE sera donc amenée à décaler ces rames sur les missions plus légères de GPSO que sur Madrid — Séville et limitera leur entretien qui devient très onéreux lorsqu'elles sont fortement sollicitées. Cas, des TGV Atlantiques également.

Donc sur Paris — Toulouse des rames aptes à 350-360 km/h ne seront pas semble-t-il engagées sur un service où vont encore longtemps cohabiter les TGV de l'ancienne génération dont des dizaines sont encore sur des options à lever chez Alstom après l'annonce de ces derniers jours. Des rames désuètes seront les rames des 40 prochaines années et seront donc incompatible avec la performance avancée.

Le marché ferroviaire international ne se trompant pas, les ventes de TGV Duplex sur ce marché sont inexistantes. Le Sud-ouest est bien un territoire Français capable d'accepter des matériels désuets.

Pourtant Alstom sait livrer des AGV, mais aucune commande en France n'est envisagée.

Surtout, en ce qui concerne la présentation du concept GPSO, il est apparu indispensable d'accélérer le parcours Paris - Bordeaux pour tendre vers un temps d'ensemble de 3h sur Paris -Toulouse.

A l'évidence la performance de 2h05 estimée sur Paris - Bordeaux ne permet pas d'atteindre ces objectifs.

Dès lors un temps de plus de 3 heures sur Paris — Toulouse, hypothèque les reports modaux escomptés de l'aérien vers le ferroviaire. [l'étude démontre par ailleurs que sur Paris-Marseille, l'écart de temps de parcours est de 3 h05 pour le plus rapide et 4h 28 pour le plus lent et seulement deux sont au temps le plus rapide]

Il aurait donc été plus judicieux de valider une performance moins ambitieuse et moins coûteuse pour Tours — Bordeaux.

L'ensemble de cette présentation effectuée par GPSO, engage les décideurs sur des budgets voisins de 20 milliards d'euros inutilement, RFF ayant sciemment communiqué de manière trop optimiste sur ce projet.

(1) Guillaume Pépy, Président de la SNCF le 17 Février 2012

(2) Réaffectation de matériels vers des services moins nobles que ceux pour lesquels ils ont

été construits.

(3) Mise en conformité avec la norme des TGV Réseaux Français

(4) Courant continu

(5) Système Français de sécurité permettant le contrôle de vitesse par balise.

(6) Système spécifique à la France de contrôle de l'espacement des trains sur LGV existantes.

(7) Homologation déjà établie pour un modèle identique par la SNCF qui validera les rames RENFE.