

Infrastructure • Stratégie

LGV BPL et SEA : deux lignes nouvelles en PPP, plus que jamais intégrées au réseau national



SNCF Mobilités

Le 7 juin 2017, SNCF Mobilités a organisé une « répétition générale » avec la circulation de bout en bout, au départ de Paris Montparnasse, d'un TGV vers Rennes (rame 2N2 3UF n°813) et d'un autre vers Bordeaux (2N2 3UFC n°860 inOUI). Les deux trains ont quitté la gare parisienne à la même heure (9h34), avant qu'en ligne l'une prenne la tête et que l'autre suive. Notons que les images de la « divergence » (photo ci-dessus), où les deux rames roulent côte à côte jusqu'à prendre chacune leur direction respective à la bifurcation de Courtalain, ont été tournées une semaine plus tôt pendant un « blanc travaux ». La rame à destination de Rennes s'est positionnée à « contre-sens » voie 2 pour rejoindre la rame de Bordeaux garée au PRS 16 de Dangeau. Cette dernière s'est alors engagée sur voie 1 pour un parallèle avec la première. Le 7 juin, Rennes a été atteint en 1 heure 26 et Bordeaux en 2 heures 08.

Politique des transports

Grands projets : Macron souhaite une pause et revoir les priorités

Le Président entend introduire une démarche plus pragmatique et responsable.

C'est en inaugurant l'accélération du TGV Bretagne le 1^{er} juillet 2017 à Rennes qu'Emmanuel Macron a ironiquement dénoncé « le plaisir coupable des inaugurations ». Comprendre le caractère emblématique de ces infrastructures, sur fond de difficultés à boucler les financements.



Ces lignes nouvelles sont-elles si éloignées des besoins quotidiens des Français ? Pas tant que ça comme le démontre le développement des TER à grande vitesse. ■

Page 2

Pour fonctionner efficacement, les deux LGV sont pleinement intégrées au réseau national. La direction Atlantique 2017 de SNCF Réseau a joué un rôle de chef d'orchestre.

Le service commercial sur les deux lignes à grande vitesse (LGV) Bretagne - Pays de la Loire (BPL) ou Ligne nouvelle (LN) 10 et Sud Europe Atlantique (SEA) ou LN 9, a débuté le 2 juillet 2017. Si ces deux infrastructures ont la singularité d'être le fruit d'un Partenariat public-privé, elles ne constituent pas pour autant des îlots indépendants au sein du Réseau ferré national (RFN). Bien au contraire, les LGV BPL et SEA échantent en permanence avec le RFN, avec SNCF Réseau. Elles ne comprennent aucun gare nouvelle mais de nombreux raccordements au réseau classique, autrement dit, de nombreux points d'entrée et de sortie qui nécessitent un dialogue continu entre les acteurs tant dans la conception des horaires en amont que dans l'exploitation des services au quotidien, sans oublier lors des opérations de maintenance. La direction Atlantique 2017 de SNCF Réseau a assuré la coordination des acteurs pour une pleine réussite de cette reconfiguration des services. ■

page 5

Spécial Atlantique 2017

• Voyages SNCF lance le nouveau modèle économique du TGV sur le sud-ouest

page 8

• Rachel Picard : « je veux capter 100 % de la clientèle aérienne »

page 12

Politique des transports

Politique des transports du quinquennat : Macron souhaite renverser la vapeur



Fred Tanneau / AFP

L'enjeu est de sélectionner les projets pertinents et finançables. Une loi d'orientation des mobilités maintiendra le cap tout au long du quinquennat.

Laurent Charlier

Mettre fin aux grands projets d'infrastructure dispendieux pour se concentrer sur les « besoins de mobilité de la vie quotidienne » et « la rénovation des réseaux existants », telle est la ligne de conduite exprimée par le duo Nicolas Hulot - Elisabeth Borne, respectivement ministre de la Transition écologique et solidaire et ministre chargée des Transports, lors de l'inauguration du TGV L'Océane à Bordeaux, le 1^{er} juillet 2017. Si ce message apparaissait en filigrane du discours de certains Hommes politiques impliqués dans les transports depuis des années, le Président de la République, Emmanuel Macron, l'a rendu explicite et en a fait le fil conducteur de sa politique sectorielle pour les cinq prochaines années, lors de l'inauguration du TGV Bretagne à Rennes. « En venant inaugurer ce grand projet [...], je suis en train de vous dire,

le rêve des cinq prochaines années ne doit pas être un nouveau grand projet comme celui là. Ou plus exactement, si c'est cela ce que je vous promettais ce soir, quelque part je vous mentirais », a-t-il déclaré, tout en précisant ses propos, « nous avons vécu dans le secteur sur beaucoup de mensonges, parce que ces dettes accumulées, un jour quelqu'un les paiera, parce que les ouvertures se poursuivront, parce que nos défis sont toujours les mêmes et eux aussi accélèrent. Et parce que votre mobilité change et parce que la réponse aux défis de notre territoire n'est pas aujourd'hui d'aller promettre des TGV ou des aéroports de proximité à tous les chefs-lieux de département de France, mais c'est bien de repenser, de réarticuler les mobilités du 21^{ème} siècle, la capacité à rejoindre le point le plus pertinent pour une ville qui n'est pas toujours la capitale ». « Nous devons marquer une pause et réorienter nos priorités », a-t-il résumé.

« On ne peut pas relier toutes les villes de France, d'Europe et de Navarre avec le TGV », a constaté Nicolas Hulot à Bordeaux, n'hésitant pas à qualifier ce souhait, encore porté par de nombreux élus, d'« nertie culturelle ». Elisa-

beth Borne a renchéri. « Il faut s'occuper des besoins de mobilité de la vie quotidienne » a-t-elle martelé tout en assurant qu'« on entend la voix des élus dans les territoires [...]. On ne va pas les laisser tomber, mais il faudra hiérarchiser les projets, il faudra également réfléchir à des modes de financement. C'est la réflexion que nous allons mener le mois prochain ». Le gouvernement va en effet tenir une Conférence nationale des territoires le 17 juillet, suivie en septembre des Assises de la mobilité sous l'égide d'Elisabeth Borne. Le fruit de ce travail débouchera sur une loi d'orientation des mobilités au cours du 1^{er} semestre 2018. « La loi d'orientation des mobilités offrira une programmation précise, année par année, financée sur cinq ans », a précisé Emmanuel Macron en prévenant que « l'État ne prendra plus de nouveaux engagements, ne lancera pas de nouveaux grands chantiers tant que la loi d'orientation des mobilités ne sera pas adoptée ». Le Président a toutefois assuré que « l'ensemble des contrats de plan État-région ne sera pas remis en cause évidemment puisque précisément ils comportent un volet de proximité important ».

« On est obligé de faire des choix, sinon on fait un mensonge collectif », a pour sa part averti Nicolas Hulot. C'est donc, en matière d'infrastructure ferroviaire, un quinquennat vérité qui s'annonce, un quinquennat au cours duquel « on met les équations sur la table », a promis Elisabeth Borne. « Il faut que nous écoutions les élus, et nous allons le faire, il faut juste aussi qu'ils comprennent notre point de vue, qui n'est pas un point de vue dogmatique mais un point de vue pragmatique », a insisté Nicolas Hulot avant de lancer un « on n'est pas magicien ». Le gouvernement réaffirme donc la prio-

Le Président, Emmanuel Macron à Rennes, devant la rame TGV 2N2 n°812, qui a inauguré l'accélération du TGV Bretagne, en compagnie de la ministre chargée des Transports, Elisabeth Borne, et du ministre de l'Europe et des Affaires étrangères, Jean-Yves Le Drian.

« Nous devons marquer une pause et réorienter nos priorités »

Emmanuel Macron
Président de la République



rité donnée aux transports du quotidien. Mais qu'entend-on par train du quotidien ? TER, RER et TET ? Car le modèle du TGV est paradoxal en la matière : la réduction des temps de parcours, qui rapproche les territoires, conjuguée à une politique de développement des petits prix, contribuent de plus en plus à faire du TGV un moyen de transport du quotidien. « Le TGV doit rester un transport populaire, accessible au plus grand nombre », a également rappelé Elisabeth Borne. C'est Alain Rousset, président de la Nouvelle-Aquitaine, qui a mis les pieds dans le plat, le 1^{er} juillet à Bordeaux. « Le TGV devient le train du quotidien », a-t-il suggéré en s'appuyant sur l'argument que la LGV Sud Europe Atlantique (SEA) permet de faire aisément un aller-retour entre sa région et Paris dans la journée et qu'elle rapproche des villes régionales comme Poitiers, Angoulême ou Bordeaux. De surcroît, le lancement le 2 juillet en région Pays de la Loire d'un service de TER à grande vitesse (GV) empruntant la LGV Bretagne Pays de la Loire transforme l'outil LGV en une infrastructure des trains du quotidien, en l'occurrence ici entre Nantes, Angers, Sablé-sur-Sarthe, Laval et Rennes. « J'entendais les élus mayennais expliquer qu'ils sont heureux d'être aujourd'hui

plus proches de Rennes », a d'ailleurs rapporté Emmanuel Macron, renforçant ainsi l'idée que les lignes nouvelles peuvent jouer un rôle dans la mobilité quotidienne de type domicile-travail/études. Avec dix raccordements au réseau classique, la LGV SEA ne pourrait-elle pas également se prêter à un service de TER GV ? Tout trafic supplémentaire augmenterait les recettes de péage pour le concessionnaire Lisea, qui pourrait alors mieux répartir ses frais fixes et peut-être réduire la note des entreprises ferroviaires utilisatrices de l'infrastructure (Voyages SNCF ne s'était-il pas plaint d'un coût trop élevé rendant son service TGV non-rentable ?). Ce cercle ver-

tueux, ici rapidement brossé, pourrait probablement trouver un écho dans la région Grand Est avec la LGV Est européenne phase 2 ou en Bourgogne Franche-Comté avec la LGV Rhin-Rhône, par exemple. Rappelons qu'en matière de TER GV, la région Hauts-de-France (l'ex-Nord - Pas-de-Calais) a inventé ce concept et le propose depuis maintenant 17 ans. Ce même type de service pourrait peut-être « sauver » le projet de ligne nouvelle Bordeaux - Toulouse (Grand projet ferroviaire du Sud-ouest, GPSO), pour lequel le doute s'est installé chez les partisans à la suite des déclarations du Président, d'une décision de justice défavorable ou de la prudence de la Cour des comptes. La reconduction du principe de raccordements au réseau classique d'une LGV Bordeaux - Toulouse permettrait plus aisément de déployer le concept de TER GV entre les deux villes sans laisser de côté Agen ou Montauban. Le 2 juillet, dans le train inaugural, les acteurs ont qualifié le nouveau service ligérien de TER GV d'« innovation technique inédite » et d'« une 1^{er} en France ». Cela démontre ainsi que, comme l'a déclaré Alain Rousset, « une LGV, c'est le train du quotidien », et cela répond également au souhait d'Emmanuel Macron de faire entrer le transport ferroviaire dans le 21^{ème} siècle notamment par l'innovation. ■

Nicolas Hulot, ministre de la Transition écologique et solidaire, et Elisabeth Borne, ministre chargée des Transports, à l'arrivée à Bordeaux du TGV L'Océane inaugural.

La région Pays de la Loire et SNCF Mobilités ont lancé un service de TER à grande vitesse, qui emprunte la LGV BPL, inaugurée le 1^{er} juillet 2017. Ce concept fait rimer ligne nouvelle avec transport du quotidien.





À Bordeaux, photo de la rame TGV inaugurale de type 2N2 3UFC inOUI n°863, qui a emmené les ministres Nicolas Hulot et Elisabeth Borne.

Photo de la cérémonie inaugurale bordelaise avec les ministres Nicolas Hulot et Elisabeth Borne, Alain Rousset, président de la Nouvelle-Aquitaine, Alain Juppé, maire de Bordeaux et ancien Premier ministre, Guillaume Pepy, à la tête de la SNCF et de SNCF Mobilités.

La rame TGV 2N2 n°812 « Passez à l'ouest » stationne en gare de Rennes. Elle avait embarqué, plus tôt à Paris Montparnasse, le Président Emmanuel Macron.



Infrastructure • Stratégie

Les lignes nouvelles BPL et SEA au cœur d'une approche systémique

Le 2 juillet, les dessertes du réseau ferré de l'ouest et du sud-ouest de la France ont été adaptées à l'accélération des TGV, permise par la mise en service des lignes nouvelles Bretagne Pays de la Loire et Sud Europe Atlantique. Cinq années de travail ont été nécessaires pour assurer ce basculement.

Laurent Charlier

La mise en service simultanée des deux lignes à grande vitesse (LGV) Bretagne - Pays-de-la-Loire (BPL) et Sud Europe Atlantique (SEA) – une première dans l'histoire de la grande vitesse française –, a entraîné la remise à plat de l'ensemble des circulations ferroviaires sur près d'un tiers du territoire, de la Bretagne à la frontière franco-espagnole. Le coup de sifflet donnant le départ des premiers TGV desservant l'ouest et le sud-ouest,

au petit matin du 2 juillet 2017, a certes couronné cinq années de chantier entre Tours et Bordeaux ainsi qu'entre Le Mans et Rennes, mais a également honoré un travail moins visible et palpable, cependant tout aussi essentiel : la conception des services TGV, TER, TET et fret par les horairistes, avec concertation des acteurs concernés (« concessionnaire et constructeurs, transporteurs, autorités organisatrices de transport, collectivités locales, associations et parties prenantes... ») ; la préparation de l'exploitation commerciale

par la direction Circulation et la direction Exploitation et Sécurité. « Ce travail a pris à peu près le même temps que la construction elle-même », fait valoir Serge Michel, directeur du Projet Atlantique 2017 au sein de SNCF Réseau. La mise en place de cette direction transversale Projet Atlantique 2017 par le gestionnaire d'infrastructure traduit de l'importance système que revêt l'intégration des LGV BPL et SEA dans le réseau ferré national et de la nécessité d'une vision globale du transport ferroviaire dans l'ouest et le sud-

À gauche, le 1^{er} juillet 2017, la rame TGV 2N2 n°818 a quitté la gare Montparnasse pour Bordeaux à 8h32. Ce train a ouvert le bal des circulations inaugurales.



ouest de la France.

Les chantiers de construction des deux LGV ont été considérables – 302 km de lignes nouvelles et 38 km de raccordements pour SEA, 182 km de lignes nouvelles et 32 km de raccordements pour BPL (*La lettre ferroviaire* y reviendra dans sa prochaine édition) –, mais leur intégration dans le réseau l'est tout autant. Ces deux lignes sont en premier lieu liées au réseau existant. La LGV BPL est le prolongement de la branche ouest « Bretagne » de 51,2 km du « Y » constituant la LGV Atlantique ou LN 2 (124 km de tronçon commun entre Paris-Montparnasse et Courtaulin) et la LGV SEA de la branche sud-ouest « Aquitaine » de 103,8 km, dont la partie sud constitue le contournement de Tours. Pour les circulations au départ et à l'arrivée de Paris-Montparnasse, ou pour les TGV intersecteurs qui entrent et sortent de la LN 2 à Massy, le tronçon commun jusqu'à Courtaulin est dimensionnant. Les LGV BPL et SEA sont toutes deux conçues, financées, réalisées et maintenues sur le long terme selon le modèle du Partenariat public-privé (PPP) avec Eiffage comme partenaire pour la première (*via* ERE et Opere) et Vinci (*via* Lisea et Mesea) pour la deuxième. Ces deux modèles de PPP diffèrent toutefois. Pour la LGV BPL, le partenaire est constructeur et désormais mainteneur de la ligne mais n'est pas partie prenante dans l'élaboration du service. À l'inverse, sur la ligne SEA, le PPPiste est concessionnaire et perçoit en tant que tel les péages d'accès versés par les entreprises ferroviaires utilisatrices de l'infrastructure. C'est donc un gestionnaire d'infrastructure de plein exercice. Pour autant, la construction des sillons doit évidemment être pleinement concertée avec SNCF Réseau. Par ailleurs, ces LGV ne comportent aucune gare nouvelle mais de nombreux raccordements au réseau classique donnent accès aux grandes gares existantes de l'axe. « Lors de la construction des



Les chantiers de construction des deux LGV ont été considérables – 302 km de lignes nouvelles et 38 km de raccordements pour SEA, 182 km de lignes nouvelles et 32 km de raccordements pour BPL, mais leur intégration dans le réseau l'est tout autant.

premières LGV, l'édification de gares nouvelles, c'était nouveau. Aujourd'hui, l'absence de gare nouvelle, c'est également nouveau », confie un expert du transport ferroviaire. La multiplication des interfaces entre LGV et réseau classique rend les deux infrastructures encore plus intégrées. « Dès lors que les transitions entre le réseau et les lignes nouvelles sont sous la responsabilité de SNCF Réseau, il est indispensable d'avoir une unité dans la construction du service », explique Serge Michel. Ces services doivent donc être conçus dans leur ensemble, en même temps. Notons que le grand nombre de raccordements offre la possibilité d'un grand nombre d'arrêts intermédiaires, ce qui s'inscrit désormais en opposition avec la stratégie de SNCF Mobilité

de resserrer le TGV sur le réseau à grande vitesse et d'assurer l'irrigation des territoires par le biais de correspondances TER, ceci afin de renouer avec une meilleure rentabilité de l'activité, en perte de vitesse depuis la crise économique de 2008-2009 et l'avènement de nouvelles mobilités (covoiturage et autocar essentiellement). Pour la branche sud-ouest (SEA), une convention de desserte avait toutefois été conclue en 2011 entre l'État, RFF (devenu SNCF Réseau) et les collectivités territoriales concernées, en l'absence de l'opérateur historique. Un compromis a finalement été annoncé les 8 et 11 avril 2016, à l'occasion de l'ouverture de la commande des sillons. La trame des sillons entre Tours et Bordeaux avait quant à elle été conjointement arrêtée au préala-

Photo d'une rame TGV 2N2 sur l'Estacade de la Folie (LGV SEA), au nord de Poitiers, le 6 juin 2017.

« Nous n'avons pas le droit de nous poser des questions contractuelles en phase opérationnelle d'exploitation commerciale »

Serge Michel
directeur du projet Atlantique 2017
SNCF Réseau

ble par les deux gestionnaires d'infrastructure, Lisea et SNCF Réseau, le 31 octobre 2014. Toujours est-il que chaque arrêt intermédiaire coûte, en temps de parcours de bout en bout, environ 15 minutes chacun. En outre, cela signifie une sortie, la desserte de la gare de centre-ville puis une rentrée sur LGV, ce qui, en termes de sillons, nécessite à chaque fois une inscription dans la trame horaire TER, TET et fret de la ligne classique empruntée. La ponctualité est alors essentielle afin de garantir pour chaque activité une exploitation sans faille des services. Cela pointe une nouvelle fois la nécessité impérieuse d'une bonne coordination, et ce même si sur SEA, rappelons-le, les sillons tracés sur la concession sont vendus par Lisea. L'exploitation de la LGV SEA est de la responsabilité du concessionnaire. Ce dernier a confié cette prestation à SNCF Réseau. « La commande et le contrôle des installations de signalisation de la Ligne sont assurés depuis le Poste de Commande à Distance (PCD) SEA situé à Bordeaux (Gironde), par SNCF Réseau dans les conditions prévues par la convention de gestion du trafic et des circulations », précise Lisea dans son Document de référence de la ligne. Ainsi en la matière, « une seule main permet une supervision fluide de l'ensemble du réseau », constate Serge Michel. Pour la BPL, l'exploitation de la ligne est du ressort de SNCF Réseau depuis le PCD de Rennes. Les deux PCD et les postes des lignes classiques environnantes travaillent selon une nouvelle gestion des circulations par axe, sur l'ensemble du grand Ouest. La régulation se fait depuis Paris. En ce qui concerne la supervision de l'alimentation de la caténaire, un nouveau Central Sous-Station (CSS) a été érigé à Rennes et gère les deux lignes nouvelles, la LN 2 ainsi que le réseau classique électrifié dans l'Ouest et le Centre-Val de Loire. Là aussi, la mutualisation prévaut. Les opérations de maintenance courante des LGV SEA et

BPL requièrent également une approche intégrée. Le principe selon lequel chaque gestionnaire d'infrastructure réaliserait l'entretien des infrastructures « chacun chez lui », est « une notion purement théorique ». D'abord les « points frontières » entre ce qui relève du PPPiste ou de SNCF Réseau peuvent différer selon qu'on évoque la voie, la caténaire ou la signalisation, par exemple. De la même façon, les opérations de maintenance (et de balayage de la ligne avant les premiers services commerciaux du matin) peuvent amener à différentes actions comme le passage en vitesse ou le

rebroussement d'engin. Lesdits « points frontières » étant situés en pleine voie, les limites entre gestionnaires ne peuvent être respectées *stricto sensu* : l'approche pragmatique doit s'imposer. « Nous n'avons pas le droit de nous poser des questions contractuelles en phase opérationnelle d'exploitation commerciale », martèle Serge Michel. L'ensemble des protagonistes ont œuvré en amont afin de préparer et anticiper le passage de la phase de construction à l'exploitation et la maintenance des deux lignes nouvelles « ensemble dans les meilleures conditions », le 2 juillet. ■



Photo de la LGV Bretagne Pays de la Loire, en amont de Laval (2 juillet 2017).

Grande vitesse • Stratégie

Voyages SNCF lance le nouveau modèle économique du TGV sur le sud-ouest

Confronté depuis quelques années à un essoufflement du modèle TGV et une montée de la concurrence du covoiturage et de l'autocar, Voyages SNCF déploie une offre grande vitesse repensée sur le sud-ouest puis sur l'ouest, à la faveur de l'ouverture des lignes nouvelles BPL et SEA.

Laurent Charlier

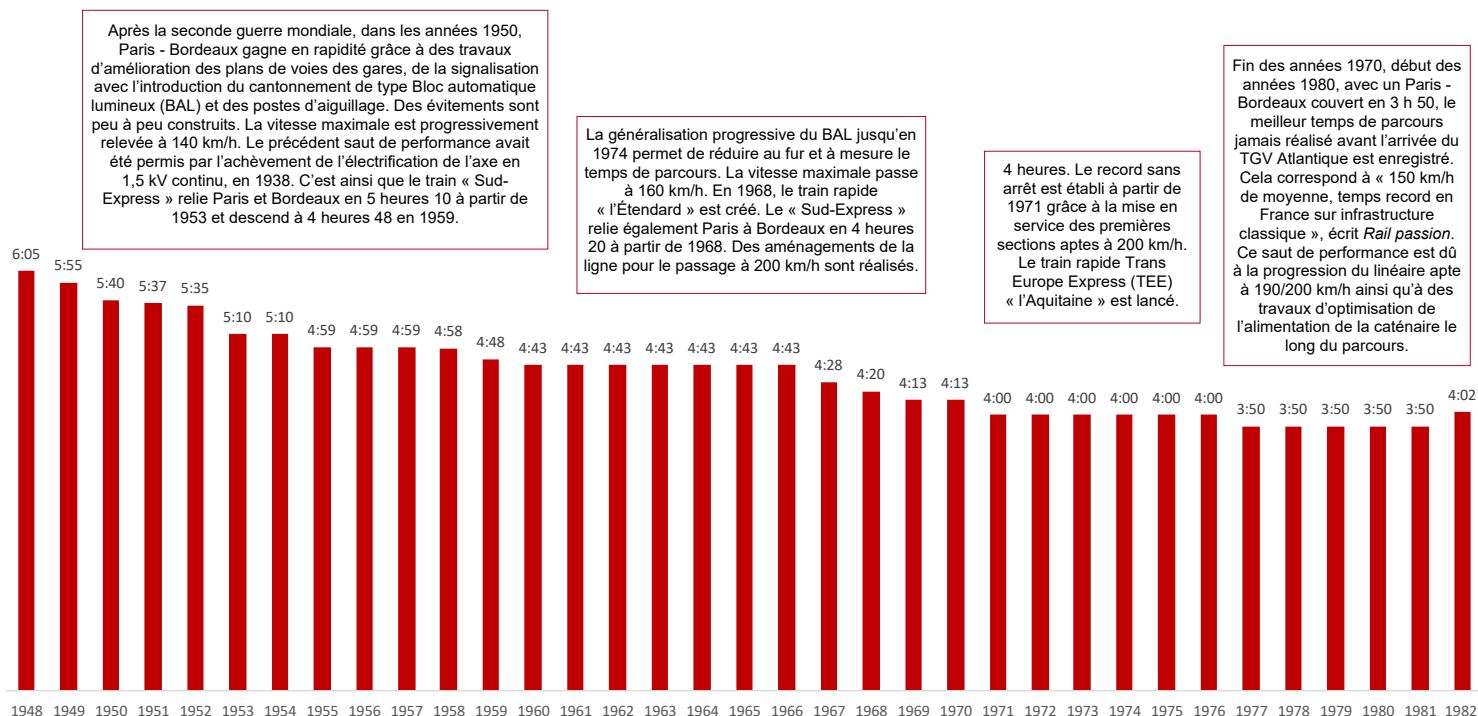
Le service TGV L'Océane, entre Paris et le sud-ouest de la France, est le premier axe de déploiement de la nouvelle offre à grande vitesse de Voyage SNCF resserrée autour du duo de produits premium TGV inOUI et *low cost* TGV OUIgo. Cette approche s'inscrit dans la stratégie Grande vitesse 2020 du groupe, dont l'ambition est de développer la fréquentation des trains à grande vitesse en visant 15 millions de clients supplémentaires en 2020 tant à bord du TGV

inOUI que de OUIgo. L'entreprise attend 2,4 millions de voyageurs supplémentaires par an sur la branche sud-ouest L'Océane d'ici 2019 et 1,6 million sur la branche Ouest.

Sur le sud-ouest, l'offre TGV inOUI repose sur de nouvelles rames TGV Euroduplex « 2N2 3UFC » L'Océane (15 trains au 2 juillet 2017, 55 d'ici 2021) avec un niveau de confort à la place plus marqué en première, sur le Wi-Fi TGV Connect à bord, et sur un ensemble de services destinés à la clientèle Pro première pour l'essentiel. Un accueil embarquement

par portique à Paris Montparnasse (bientôt à Bordeaux, Rennes, Nantes ou Toulouse) ou à la porte doit aider le personnel de bord à se focaliser sur le service. Avec le TGV L'Océane, l'enjeu est clairement de donner une réponse « ultra-compétitive », comme la qualifie Voyages SNCF, à l'offre aérienne entre Orly et Bordeaux-Mérignac (lire en page 12). Le TGV Ouest bénéficiera quant à lui du niveau de service inOUI en 2018 pour Rennes et en 2019 pour Nantes, avec la rénovation de 50 TGV Atlantique et de 12 TGV Duplex. Notons que le TGV inOUI sera

Évolution du meilleur temps de parcours Paris - Bordeaux



accessible par des billets Prem's à petit prix ou via des TGV 100% Prem's. L'offre *low cost*, le deuxième pilier du nouveau positionnement de Voyages SNCF en matière de grande vitesse, est recentrée sur le TGV OUIgo, qui dessert Bordeaux depuis le 2 juillet (deux allers-retours quotidiens avec la région parisiennes dont Massy TGV et l'aéroport Charles de Gaulle). Vers l'ouest, OUIgo dessert toujours Rennes et Nantes, avec cependant un service reconfiguré (deux Tourcoing - Rennes, un Rennes - Tourcoing, un Rennes - Strasbourg, un Massy TGV - Nantes et un Nantes - Tourcoing) par rapport au lancement de décembre 2015. Dans le même temps, et afin de garantir la lisibilité de l'offre aux clients, Voyages SNCF supprime les idTGV de et vers le sud-ouest, dont le prix d'appel était de 19 euros, pour les remplacer par des TGV inOUI. Le transporteur garantit les « mêmes trains, aux mêmes horaires et aux mêmes volumes de petits prix ».

Entre Paris et Bordeaux, le petit prix d'appel en deuxième classe, communiqué par Voyages SNCF, est toutefois de 25 euros.

Parmi les leviers de compétitivité



Laurent Charlier

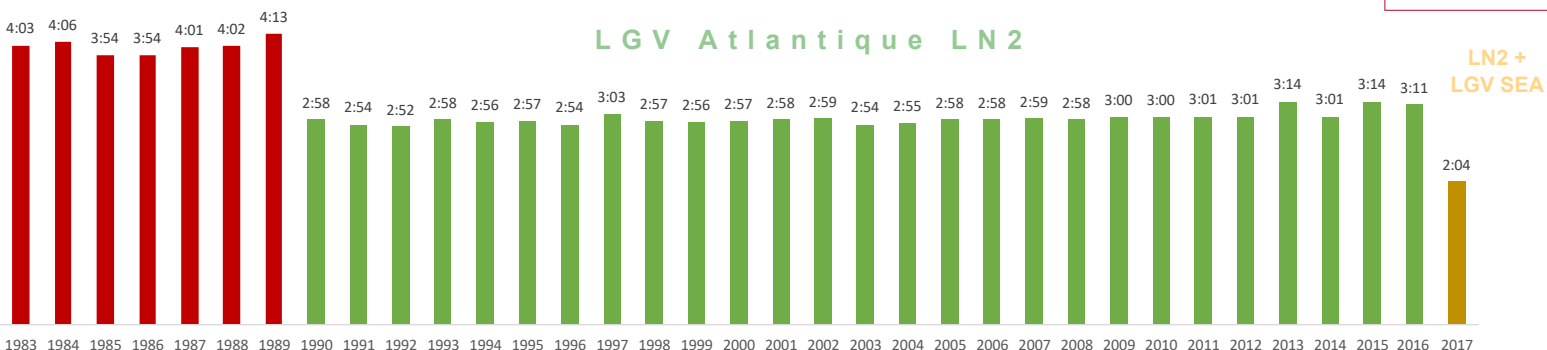
Cette analyse des temps de parcours repose sur une mise en forme de données disponibles via SNCF Open Data. Les explications historiques sont données par La lettre ferroviaire avec comme éléments bibliographiques : *Rail passion, Voies ferrées, TGV - 30 ans de grande vitesse* (HC éditions), *Le grand livre du TGV* (Éditions La vie du rail).

Dans la seconde moitié des années 1980, de nombreux travaux ont été menés entre Tours et Bordeaux pour permettre de relever la vitesse maximale à 220 km/h sur 40 à 50 % du parcours en prévision de l'arrivée du TGV. L'IPCS (Installation permanente de contre-sens) a également été déployée afin de gagner en fluidité. Ces chantiers importants ont dégradé les temps de parcours.

Lancement du TGV Atlantique Paris - Tours - Bordeaux le 30 septembre 1990 avec la mise en service de la branche Courtalain - Saint-Pierre-des-Corps de la LN (Ligne nouvelle) 2 / Ligne à grande vitesse (LGV) Atlantique, ainsi que du contournement de Tours. Le gain entre le meilleur temps de parcours par la ligne classique (3 heures 50) et la meilleure performance sur LGV

Les performances se dégradent notamment en raison de signes de saturation de la section de ligne classique entre Tours et Bordeaux, sur laquelle cohabitent des trafics hétérogènes de fret, TER et Intercités. Au cours des cinq années précédant la mise en service de la LGV Sud Europe Atlantique (SEA) Tours - Bordeaux, la dégradation s'accroît avec les nombreux chantiers relatifs aux raccordements de la LGV en construction mais également au vaste programme d'élimination du fameux bouchon ferroviaire de Bordeaux (11 années d'études et de travaux).

Le 2 juillet 2017, la LGV SEA entrera en service commercial, offrant un temps de parcours minimal de 2 heures 4, soit 48 minutes de moins que le meilleur temps enregistré jusqu'alors.



du rail figurent la fréquence et la rapidité du service. Les lignes nouvelles BPL et SEA permettent de réduire le temps de parcours entre Paris et Bordeaux de 1 heure 10 et entre Paris et Rennes de 39 minutes. À l'ouverture des ventes des TGV L'Océane et Ouest le 15 mars

2017, Voyages SNCF annonçait la consistance de l'offre suivante :

- Bordeaux bénéficie de 33,5 allers-retours par jour avec l'Île-de-France, dont 18,5

sans arrêt, 4,5 allers-retours avec un ou deux arrêts et 10,5 allers-retours avec trois arrêts ou plus. En région parisienne, 27,5 allers-retours concernent la gare de Paris Montparnasse, le restant celle de Massy TGV. Les voyageurs peuvent maintenant faire l'aller-retour dans la demi-journée avec un premier train le matin à 5h23 et un

dernier train le soir arrivant à 00h08.

- Rennes bénéficie de 28,5 allers-retours par jour avec l'Île-de-France, dont 12,5 sans arrêt. Le premier train le matin part à 5h36 et le dernier train le soir arrive à 00h24. L'offre comprend 13 Paris - Brest et 16 Brest - Paris en semaine.

- Nantes bénéficie de 19,5 allers-retours par jour avec l'Île-de-France, un tiers sans arrêt. Le premier train le matin part à

5h00 et le dernier train le soir arrive à 23h50.

La question de la consistance de l'offre a fait l'objet d'un long bras de fer entre les élus, le concessionnaire de la LGV Sud Europe Atlantique Lisea et SNCF Mobilités avec l'appui d'une médiation confiée à Jean Auroux. Un compromis a été annoncé les 8 et 11 avril 2016. ■

L'offre low cost, le deuxième pilier du nouveau positionnement de Voyages SNCF en matière de grande vitesse, est recentrée sur le TGV OUlgo, qui dessert Bordeaux depuis le 2 juillet



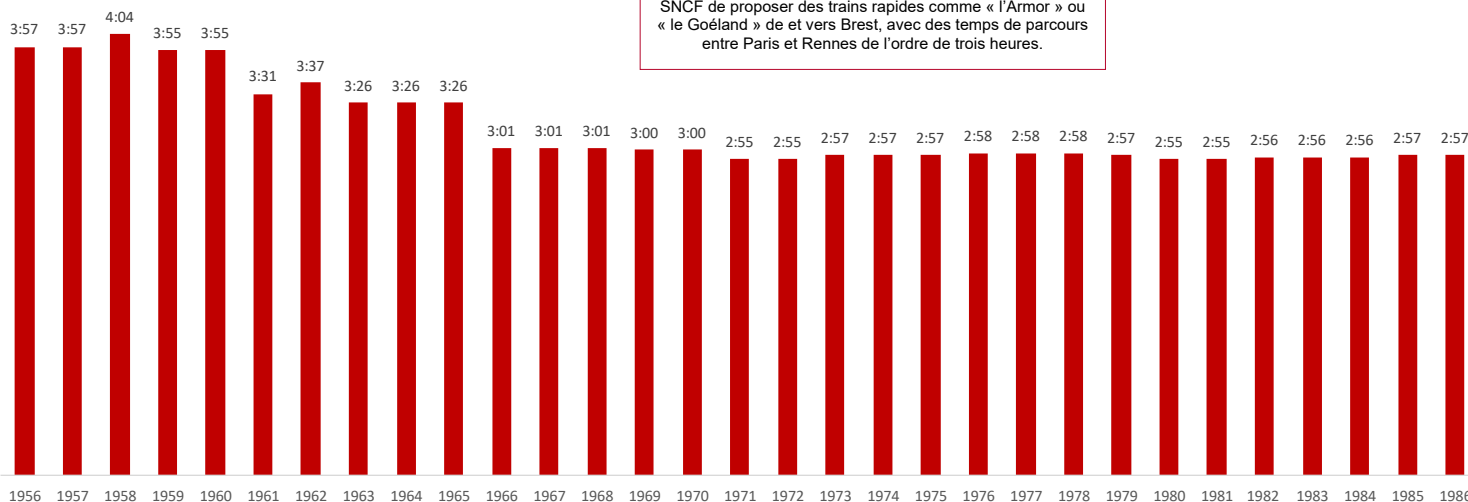
Aislem/TOMMYC Sasso

Sur le sud-ouest, l'offre TGV inOUI repose sur de nouvelles rames TGV Euroduplex « 2N2 3UFC » L'Océane (15 trains au 2 juillet 2017, 55 d'ici 2021) avec un niveau de confort à la place plus marqué en première.

Évolution du meilleur temps de parcours Paris - Rennes

Après la seconde guerre mondiale, dans les années 1950, Paris - Rennes gagne en rapidité grâce à des travaux d'amélioration de l'infrastructure avec à la clé des relèvements progressifs de vitesse sur certaines sections de Paris - Le Mans à 130 km/h et 140 km/h (1958). Le précédent saut de performance avait été permis par l'électrification de Paris - Le Mans en 1,5 kV continu, en 1937, avec déploiement d'un cantonnement de type Bloc automatique lumineux (BAL). C'est ainsi que le train « Sud-Express » relie Paris et Bordeaux en 5 heures 10 à partir de 1953. Ce temps de parcours descend à 4 heures 48 en 1959.

La section Le Mans - Laval est électrifiée en septembre 1964, suivie de Laval - Rennes en juillet 1965. La vitesse sur ce tronçon y est portée à 150 km/h. La vitesse sur Paris - Le Mans est également progressivement portée à 150 km/h puis 160 km/h à partir de 1969. Ces aménagements permettent à la SNCF de proposer des trains rapides comme « l'Armor » ou « le Goéland » de et vers Brest, avec des temps de parcours entre Paris et Rennes de l'ordre de trois heures.



Évolutions tarifaires

| | Meilleurs temps de parcours | | | Prix d'appel seconde classe | | | Plein tarif Loisir seconde classe | | | Plein tarif Loisir Première classe | | | |
|---------------------|--|-------|-----------------------|-----------------------------|-------|-------------|-----------------------------------|-------|-------------|------------------------------------|-------|-------------|-----|
| | Avant | Après | Gain | Avant | Après | progression | Avant | Après | progression | Avant | Après | progression | |
| TGV l'Océane | Avant/après la mise en service de la LGV SEA | | | | | | | | | | | | |
| | Bordeaux Saint-Jean <> Paris Montparnasse 1 et 2 | 3h14 | 2h04 | 1h10 | 20 € | 25 € | 25% | 96 € | 111 € | 16% | 126 € | 166 € | 32% |
| | Poitiers <> Paris Montparnasse 1 et 2 | 1h36 | 1h18 | 18 mn | 20 € | 20 € | 0% | 75 € | 79 € | 5% | 107 € | 113 € | 6% |
| | Angoulême <> Paris Montparnasse 1 et 2 | 2h15 | 1h42 | 33 mn | 20 € | 20 € | 0% | 87 € | 96 € | 10% | 121 € | 133 € | 10% |
| | La Rochelle Ville <> Paris Montparnasse 1 et 2 | 3h07 | 2h27 | 40 mn | 25 € | 25 € | 0% | 89 € | 94 € | 6% | 123 € | 130 € | 6% |
| | Bayonne <> Paris Montparnasse 1 et 2 | 5h05 | 3h53 | 1h12 | 25 € | 25 € | 0% | 112 € | 123 € | 10% | 147 € | 173 € | 18% |
| | Pau <> Paris Montparnasse 1 et 2 | 5h20 | 4h09 | 1h11 | 25 € | 25 € | 0% | 112 € | 123 € | 10% | 147 € | 173 € | 18% |
| | Toulouse Matabiau <> Paris Montparnasse 1 et 2 | 5h31 | 4h08 | 1h23 | 25 € | 25 € | 0% | 109 € | 121 € | 11% | 142 € | 173 € | 22% |
| TGV Ouest | Avant/après la mise en service de la LGV BPL | | | | | | | | | | | | |
| | Rennes <> Paris Montparnasse 1 et 2 | 2h04 | 1h25 | 39 mn | 20 € | 20 € | 0% | 80 € | 93 € | 16% | 113 € | 131 € | 16% |
| | Saint-Brieuc <> Paris Montparnasse 1 et 2 | 2h55 | 2h11 | 44 mn | 20 € | 20 € | 0% | 84 € | 94 € | 12% | 122 € | 136 € | 11% |
| | Saint-Malo <> Paris Montparnasse 1 et 2 | 2h54 | 2h14 | 40 mn | 20 € | 20 € | 0% | 85 € | 95 € | 12% | 123 € | 138 € | 12% |
| | Lorient <> Paris Montparnasse 1 et 2 | 3h39 | 2h56 | 43 mn | 20 € | 20 € | 0% | 91 € | 100 € | 10% | 127 € | 140 € | 10% |
| | Brest <> Paris Montparnasse 1 et 2 | 4h09 | 3h25 (le vendredi) | 44 mn (le vendredi) | 20 € | 20 € | 0% | 92 € | 100 € | 9% | 131 € | 142 € | 8% |
| | Quimper <> Paris Montparnasse 1 et 2 | 4h16 | 3h31 (le vendredi) | 45 mn (le vendredi) | 20 € | 20 € | 0% | 95 € | 103 € | 8% | 134 € | 147 € | 10% |

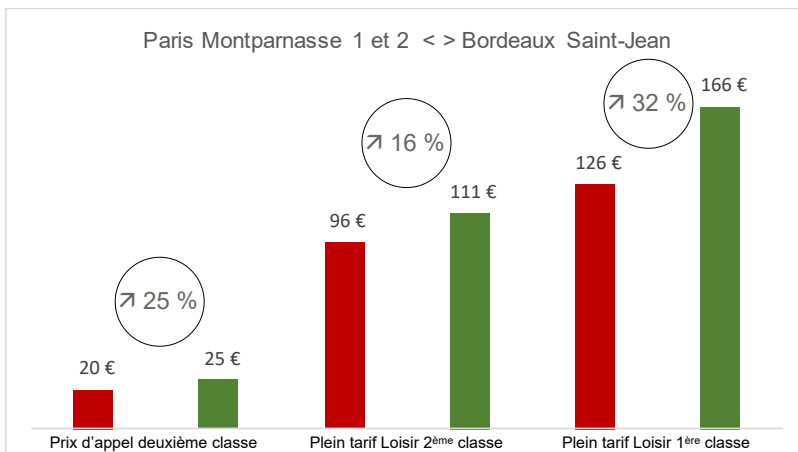
Sources : Voyages SNCF / SNCF Open Data - Calculs et mise en forme La Lettre Ferroviaire

Cette grille tarifaire n'est pas exhaustive, elle ne prend en compte que les prix d'appel de deuxième classe ainsi que les pleins tarifs Loisir de deuxième et première classe. Ces données sont issues du programme SNCF Open Data. Les tarifs Pro seconde et première, plus onéreux mais plus flexibles, n'apparaissent pas.

Avec + 32 %, la plus forte augmentation est ici constatée pour un voyage entre Paris et Bordeaux en première classe Loisir. Pour Toulouse, Pau ou Bayonne, la hausse est d'une vingtaine de pourcents. En deuxième classe Loisir, l'augmentation est moins forte qu'en première, avec 16 % entre Paris et Bordeaux.

Sur l'ouest, les hausses de tarifs en deuxième et première classe Loisir sont plus homogènes et raisonnables, entre 8 et 16 %.

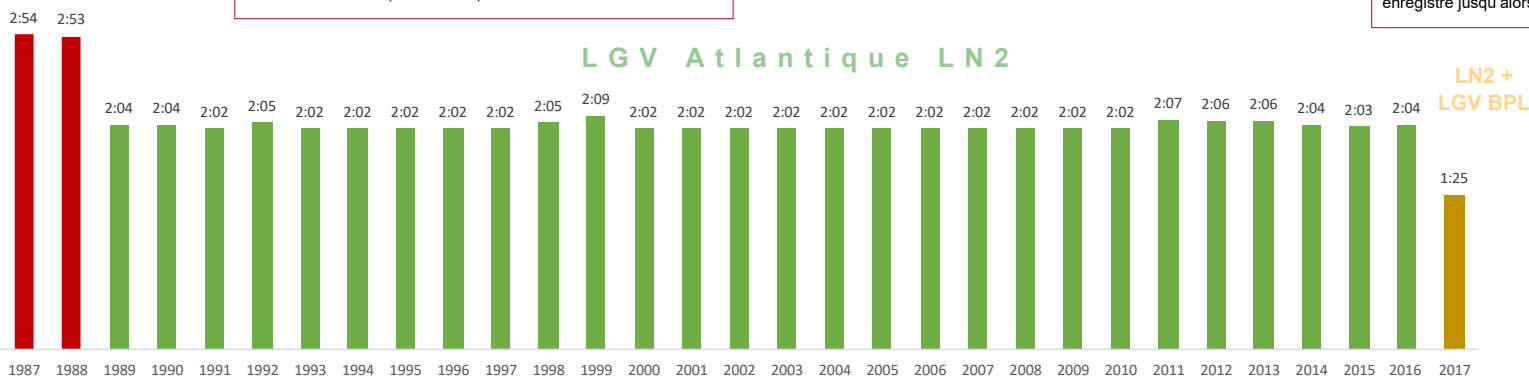
Deux niveaux de petits prix d'appel sont proposés : 20 ou 25 euros.



Cette analyse des temps de parcours repose sur une mise en forme de données disponibles via SNCF Open Data. Les explications historiques sont données par La lettre ferroviaire avec comme éléments bibliographiques : Rail passion, Voies ferrées, TGV - 30 ans de grande vitesse (HC éditions), Le grand livre du TGV (Éditions La vie du rail).

Lancement du TGV Atlantique Paris - Le Mans - Rennes le 24 septembre 1989 avec la mise en service de la LN (Ligne nouvelle) 2 / Ligne à grande vitesse (LGV) Atlantique entre Paris et Connerré. La section Connerré - Le Mans a été portée à 220 km/h et Le Mans - Rennes à 160 km/h. Le gain entre le meilleur temps de parcours par la ligne classique (2 heures 53) et la meilleure performance sur LGV (2 heures 02) est de 51 minutes.

Le 2 juillet 2017, la LGV BPL entrera en service commercial, offrant un temps de parcours minimal de 1 heure 25, soit 37 minutes de moins que le meilleur temps enregistré jusqu'alors.



Grande vitesse • Stratégie

Rachel Picard : « je veux capter 100 % de la clientèle aérienne »

L'ambition est forte. Voyages SNCF s'en donne les moyens « grâce au saut qualitatif de service et d'innovation » engagé.

Laurent Charlier

En créant l'offre TGV inOUI, Voyages SNCF souhaite apporter un vrai saut qualitatif pour la clientèle professionnelle. Avec l'accélération des liaisons Paris - Bordeaux - 2 heures 04 comme meilleur temps de parcours -, une fréquence élevée - 60 % en plus qu'Air France, qui compte 20 vols quotidiens selon la SNCF -, un départ toutes les 30 minutes en période de pointe et un éventail de services, Voyages SNCF espère convaincre les clients de l'aérien (Orly - Bordeaux-Mérignac) d'opter pour le TGV Pro 1ère avec la garantie d'un « entre soi ». « Grâce au saut qualitatif de service et d'innovation, je veux capter 100 % de la clientèle aérienne », ambitionne Rachel Picard, directrice générale de Voyages SNCF. On l'aura compris, une partie des 2,4 millions de voyageurs supplémentaires attendus par le transporteur sur la desserte du sud-ouest, chaque année, d'ici 2019, devrait provenir d'un report modal de l'avion vers le train. Comme évoqué ci-dessus, cela concerne davantage la classe Pro 1ère. Le développement attendu de la fréquentation des lignes TGV L'Océane et Bretagne repose également sur un report de la voiture vers le train.

« Avec un gain de 1 heures 10 sur la liaison entre Paris et Bordeaux, et aussi au-delà, cette ligne nouvel-

Voyages SNCF espère convaincre les clients de l'aérien (Orly - Bordeaux-Mérignac) d'opter pour le TGV Pro 1ère.



La nouvelle première classe des TGV L'Océane marque un saut qualitatif par rapport au niveau de confort de la première des rames jusqu'alors en service .

le amplifiera les échanges économiques et humains. Elle facilitera le report modal de l'avion vers le train sur l'un des trajets Paris-province les plus empruntés, en générant une économie de 70 kg de CO₂ pour chaque passager reporté », a déclaré la ministre des Transports, Elisabeth Borne, à Bordeaux le 2 juillet 2017. « Avec une expérience

voyage haute qualité, un temps de voyage contracté, de centre-ville à centre-ville, des liaisons toutes les heures,

TGV gagne incontestablement le match », estime Rachel Picard. Pour atteindre cet objectif, Voyages SNCF a établi un memento destiné aux entreprises et aux agences de voyages notamment, qui compare les temps de parcours de porte-à-porte, les tarifs, les fréquences et les

amplitudes, le positionnement des horaires et les services proposés, entre l'avion et le TGV. Ce memento très synthétique, dont *La lettre ferroviaire* s'est procurée un exemplaire, est reproduit dans les pages suivantes. Il représente un important travail de collecte, d'analyse et de synthèse. Il ne fait aucun doute, comme toutes comparaisons dans le domaine du transport, qu'un tel document sera commenté par les tenants de la solution ferroviaire ou de la solution aérienne. « Entre Paris et Bordeaux, ce sont 35 000 places proposées par jour, soit cinq fois plus que l'aérien », fait encore valoir Voyages SNCF. En termes de services, parmi ceux proposés aux clients Pro 1ère, listés en page 14, citons l'accompagnement du salon Grand voyageur jusqu'au TGV, un Welcome pack à quai (boisson, presse) ou encore le service de voiturier dénommé Ector (« pour le même prix qu'un parking »). ■

Alstom/TOMAC Sasso

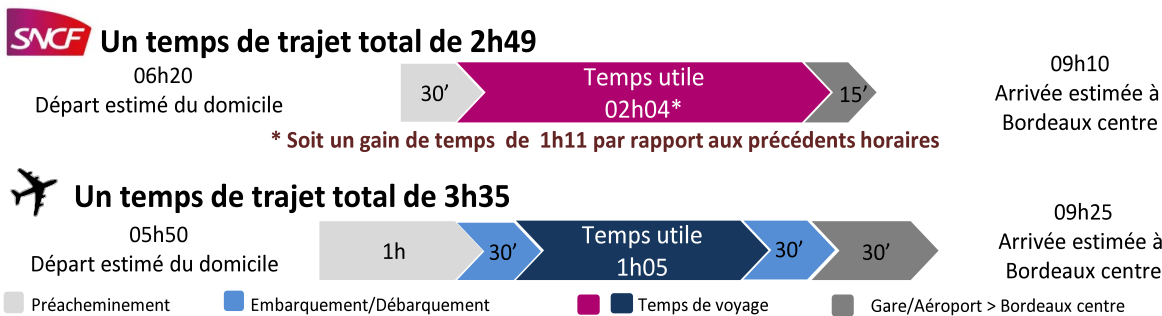
Une partie des 2,4 millions de voyageurs supplémentaires attendus par le transporteur sur la desserte du sud ouest, chaque année, d'ici 2019, devrait provenir d'un report modal de l'avion vers le train.

AVEC TGV L'OCEANE RAPPROCHONS NOUS !

PARIS <> BORDEAUX

Circulations à partir du 02 juillet

Un temps de trajet porte à porte compétitif avec TGV



Abonnement FQ50 1ère France entière (2) amorti en 6 Allers/Retours !

SNCF Avec TGV, le trajet porte à porte est + court et le collaborateur dispose de + de temps utile

Des tarifs SNCF plus avantageux (*)

Une réduction des coûts supérieure à 50% avec TGV (*Meilleur prix par trajet avec 7 jours d'anticipation)

| SNCF Prix du voyage (TGV+TAXI) | TGV Pro 1 ^{ère} classe (1) |
|--|---|
| 122€50 avec abonnement Fréquence (50%) | 87€50 avec abonnement Fréquence (50%) (2) |
| 157€50 avec abonnement Fréquence 30 | 122€50 avec abonnement Fréquence 30 (3) |
| 210€ sans abonnement | 175€ sans abonnement |

- (1) Prix d'un trajet calculé hors prix d'abonnement
 (2) Abonnement Fréquence 50 en 1^{ère} classe à 999€/an, assure 50% de réduction sur les billets TVG Pro 1^{ère}. Amorti en 6 allers-retours.
 (3) Abonnement Fréquence 30 en 1^{ère} classe à 249€/an, assure 30% de réduction sur les billets TGV Pro 1^{ère}. Amorti à partir de 4 allers-retours.

| AIRFRANCE HOP Prix total (VOL+TAXI) | FLEX/STANDARD |
|-------------------------------------|-------------------------------|
| 339€ avec abonnement AF | 259€ avec abonnement Flex (3) |
| 450€ sans abonnement | 370€ sans abonnement Flex (4) |
| 164€48 sans abonnement | 84,48 € Standard |

- (3) Abonnement Flexible Air France à 324€/an dont frais de service, assure environ 30% de réduction sur le prix Flex. Pas de 1^{ère} classe en vol domestique.
 (4) Tarif Air France et HOP FLEX

Source www.taxiproxi.fr/estimer-et-reserver-votre-taxi

- Coût estimé en taxi du centre ville de Paris <-> Gare de Paris Montparnasse / Aéroport CDG / Orly
 ■ Coût estimé en taxi de l'aéroport / gare de Bordeaux <-> Centre de Bordeaux

Desserte du lundi au vendredi en trajet direct

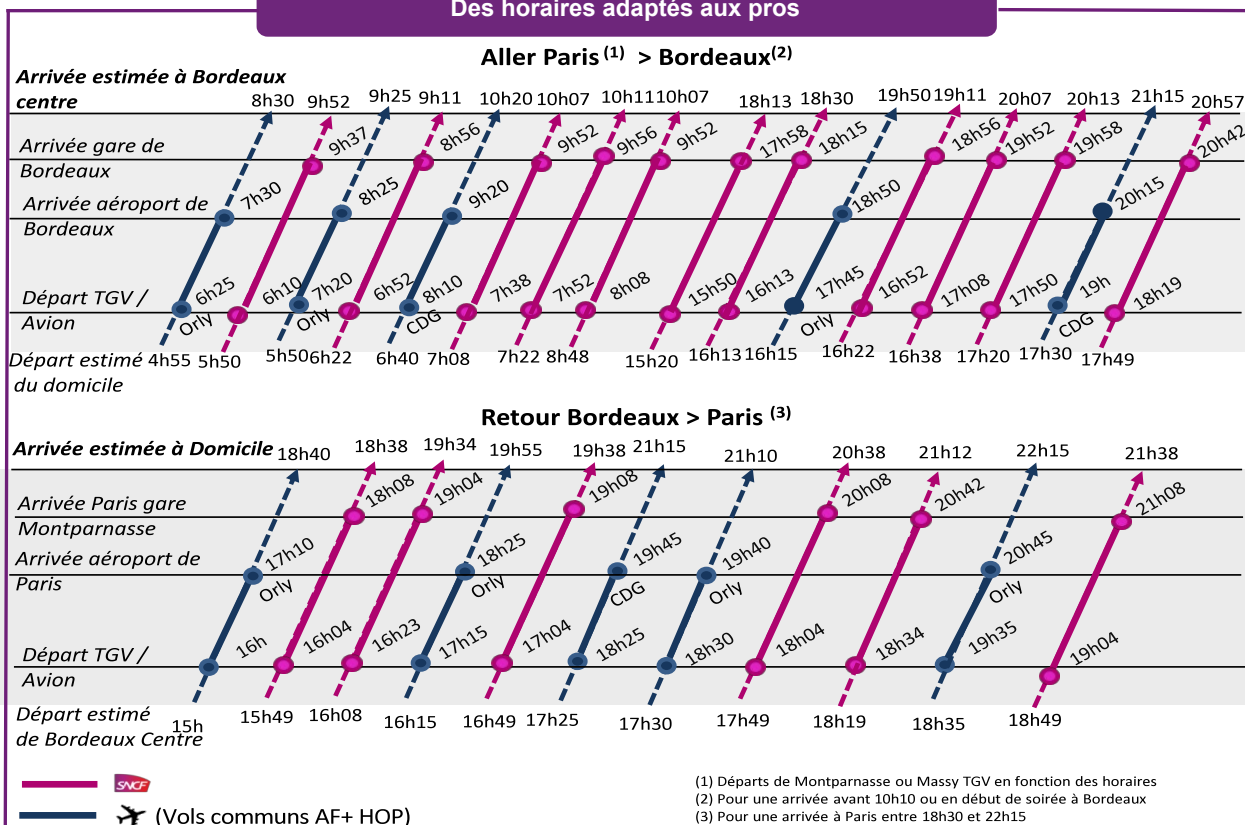
SNCF Toutes les 30 mn en heures de pointe Air France + HOP

| Desserte | Paris > Bordeaux | Bordeaux > Paris | Paris > Bordeaux | Bordeaux > Paris |
|-----------------------|------------------|------------------|----------------------|----------------------|
| Fréquence | 33,5 A/R TGV | 33,5 A/R TGV | 20 vols | 20 vols |
| 1 ^{er} aller | 06h52 > 8h56* | 05h46 > 08h10* | 6h25 (Orly) > 7h30 | 6h > 7h10 (Orly) |
| Dernier aller | 20h54 > 23h02* | 21h02 > 23h08* | 21h35 (Orly) > 22h40 | 20h40 > 21h50 (Orly) |

* Trains bolides (meilleur temps de parcours 2h04) arrivée ou départ Paris Montparnasse

(*) Requête effectuée le 07 03 2017 pour un voyage le 13 03 2017 en trajet simple depuis Paris pour le train de 6h26 et le vol de 7h20 au départ d'Orly Pi, EasyJet ne dessert pas Bordeaux

Des horaires adaptés aux pros



Un confort et des services SNCF dédiés aux pros



Avantages et services tarif TGV PRO 1^{ère}

- + Wifi à bord haut débit
- + Espace Pro 1^{ère} : calme / ambiance business
- + Boisson chaude offerte
- + Service de précommande restauration sur l'Appli TGV Pro, avec livraison à la place
- + Accompagnement jusqu'au TGV
- + Welcome Pack à quai
- + Choix de la place gratuit
- + Services iDPASS au bon moment : Ector (service voiturier), iDCab (solutions porte à porte)
- + Billet Full Flex (E/R jusqu'à H+2)
- + Souplesse d'accès train encadrant
- + Appli TGV Pro
- + Embarquement prioritaire
- + Accès au salon Grand Voyageur
- + Anatol l'assistant de voyage
- + Confort 1^{ère} (Sièges, prises...)

Avantages et services tarif FLEX AIR France et HOP

- Billet remboursable et échangeable sans frais mais avec réajustement tarifaire
- Choix du siège à l'enregistrement, Siège à l'avant de la cabine
- Possibilité de choisir un autre vol à l'aéroport
- Parcours prioritaire à l'aéroport
- Journaux et presse digitale offerts
- Service à bord
- 1 bagage en cabine (12kg maximum) 1 bagage de 23kg en soute gratuit

La lettre ferroviaire est éditée par Editions Laurent Charlier, 196 rue de Lille, 59223 Roncq (France), tél. : +33(0)6 75 86 37 36, e-mail : lcharlier@orange.fr, www.laetterferroviaire.fr, S.A.R.L au capital de 2 000 euros, RCS Lille Métropole B 537 538 878, Siret 537 538 878 00027, APE : 5814Z.

Directeur de la publication et rédacteur en chef : Laurent Charlier, tél. : +33(0)6 75 86 37 36, e-mail : lcharlier@orange.fr. Publicité et abonnements : Laurent Charlier, tél. : +33(0)6 75 86 37 36, e-mail : lcharlier@orange.fr. Le contenu rédactionnel est élaboré en partenariat avec le magazine britannique Today's Railways Europe (Rédacteur en chef : David Haydock, davidhaydock@orange.fr),

et avec la participation de Nicolas Deldycke, Christophe Masse, Sylvain Meillasson et Ernest Noyon. ISSN 2260-4774. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse (CPPAP) : 0316 W 92216

Toute représentation ou reproduction, intégrale ou partielle, faite sans le consentement de l'auteur d'article publié, ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite (loi du 11 mars 1957, alinéa 1^{er} de l'article 40). Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal. La loi du 11 mars 1957 n'autorise, aux termes des alinéas 2 et 3 de l'article 41, que les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective d'une part et d'autre part que les analyses et les courtes citations dans le but d'exemple et d'illustration.