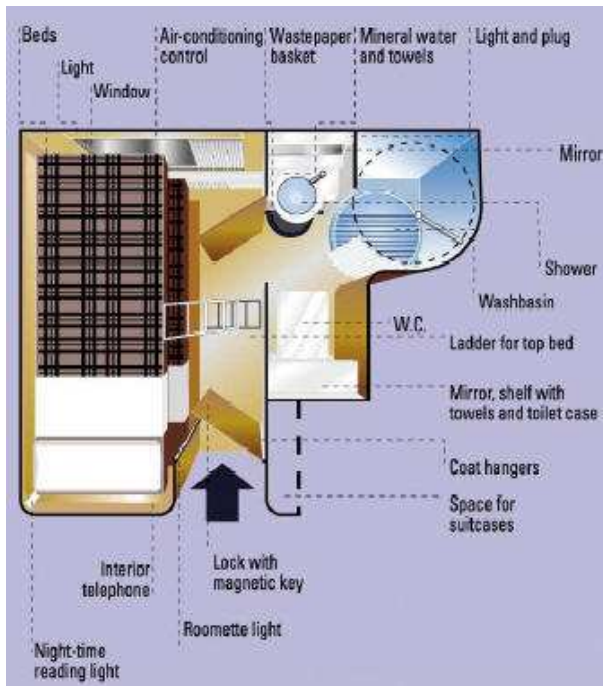


Voilà comment on devrait pouvoir voyager au 21^e siècle dans les pays développés, quand le trajet ne peut pas être effectué en moins de 3-4 h (enregistrement compris) : exemple des TrenHotel construits par Talgo et exploités par la RENFE :



Lits, avec écran plasma, films au choix en VO ou doublé, prises Jack pour casque audio (écouteurs fournis), prises électriques pour chaque lit, éclairage général à LEDs tamisable par potentiomètre + liseuses individuelles, climatisation réglable séparément dans chaque compartiment (même dans le noir grâce aux symboles légèrement lumineux), cintres et crochets pour les suspendre.



(Il manque une seule chose importante selon moi : des prises Ethernet pour l'accès à internet, pour les usagers trop occasionnels pour payer un abonnement 3G (UMTS), en particulier à l'étranger, et aussi pour les gens qui préfèrent limiter leur exposition à ces ondes électromagnétiques (1 seule antenne haut-débit suffirait, à l'extérieur d'une extrémité du train).)



Salle de bains avec lavabo, WC, douche, serviettes, eau minérale et trousse de toilette complète (pratique en cas d'oubli d'un accessoire; cela comprend même un nécessaire de couture) :



Voiture bar-caféteria, avec journaux et magazines, **ET** voiture-restaurant, comme ça on peut choisir en fonction du temps et budget que l'on veut consacrer au repas :



Cafeteria moderna y funcional



Confort
Diseño
Modernidad

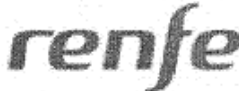
re



Et tout cela pour quel prix?

J'ai acheté mon billet une semaine avant le départ, je n'ai aucun droit à aucune réduction particulière, et je ne crois pas que les employés de la RENFE soient exploités ni que l'état espagnol verse une subvention d'équilibre démesurée; **67 EUR** (dont 7% de TVA, certes inférieure à la moyenne des pays développés).

Pour 860 km, une nuit d'hôtel économisée, et moins d'une heure de perdue pour parcourir cette distance (juste de temps d'embarquer et débarquer, de centre-ville à centre-ville contrairement à l'avion; le reste du temps on dort, on mange ou se lave, ce qui sont des temps de toutes façons inévitables) :


| | | | | | |
|---|-------------------|--------------------------------------|--------------|---|---|
| Num. Billete: 7447400054220 | | Tarifa ESTRELLA | |  |  |
| Localizador: 5Y4CCW | | | | | |
| Salida | ZARAGOZA D | 11/11/2009 | 00:20 |  | |
| Llegada | SEVILLA SJ | 11/11/2009 | 08:39 | | |
| TRENHOTEL | 00946 | Cama G. Clase | | | |
| Coche | 13 | Plaza: 045 | | | |
| Cena y desayuno TALGOS Camas | | Ocupación: Doble Familiar | | | |
| T. C.: 497*****323 | | Total: 67,00 € IVA(7%) 4,38 € | | | |
| | | Gastos de gestión: 1,80 € | | | |
| Cierre del acceso al tren 2 minutos antes de la salida | | | | | |
| 09:36:16 30/10/2009 | | | | | |
|  | | | | | |

Tasa de Seguridad, S.O.V., S.R.C. e I.V.A. Incluidos 0605261325 C.I.F.: Q-2801659)

Mantenga la integridad de toda la hoja, sin cortar ninguna de las zonas impresas.**EXTRACTO DE LAS CONDICIONES DE VIAJE**

- Este billete constituye su contrato de transporte, consérvelo hasta el fin del viaje.
- Renfe tiene establecidos diferentes compromisos de puntualidad y calidad en todos sus trenes, en caso de incumplimiento de éstos, tendrá derecho a la indemnización correspondiente.
- Equipaje máximo: 3 bultos; sin superar en su conjunto 20 Kg, ni 250 cm (largo+ancho+alto).
- Servicio cubierto por S.O.V. y S.R.C.
- Condiciones Generales de los Contratos de Transporte www.renfe.es

Si desea presentar este billete como factura, cumplimente los siguientes datos

 C.I.F.:Q-2801659] Avda de Pio XII, 110 - 28036 Madrid**DATOS DEL CLIENTE**

NOMBRE/RAZÓN SOCIAL:

NIF:

DOMICILIO:

CÓDIGO POSTAL:

POBLACIÓN:

100 ESCAPADAS

VENTA EXCLUSIVA

AGENCIAS de VIAJE



Ha llegado el momento de escapar
tren+hotel

100 escapadas desde 57€

Consíguela sólo en Agencias de viajes. Es un producto **Iberojet** e **Iberrail** Plazas limitadas

(Et cela inclut même 24 h de stationnement couvert sécurisé à la gare de départ (Saragosse).)

Bien entendu, rien n'empêche d'un point de vue technique de faire ce genre d'aménagement dans des TGV, ce qui permettrait au train de nuit d'être le moyen de transport le plus pertinent de 500 km (sur voies classiques de qualité assez ancienne) à 2500 km (sur lignes nouvelles à grande vitesse).

Espérons pour les voyageurs, et idéalement pour l'économie française, que l'ouverture du marché ferroviaire en Europe amènera les constructeurs et exploitants nationaux à subir la concurrence de, et/ou à copier, ce modèle espagnol.

Source de certaines des images : <http://www.YouTube.com/watch?v=VcXXLyfS4uE>.

Seule la fin de la vidéo est consacrée aux compartiments Gran Clase. On y voit aussi ces compartiments en position "jour" : en repliant le lit du bas, on obtient 2 sièges normaux.

Quelqu'un à la SNCF a-t-il au moins déjà réalisé une étude de rentabilité socio-économique d'un investissement en matériel roulant nocturne?

(+ marketing associé pour rétablir l'image de cette modalité de transport après des décennies de délaissement)

En prenant en compte pour le calcul de la valeur du temps, qui est le facteur qui pèse actuellement le plus dans ces études, le fait que dans un train de nuit le trajet dure en fait moins d'une heure, puisque le reste du temps on dort et/ou plus si affinités, et éventuellement on se lave et/ou on mange, ce qui est du temps incompressible.

Valeur du temps pour les voyageurs interurbains (hors voyages intercontinentaux)

Valeur par voyageur et par heure en Euros 2000

| Mode | pour des distances inférieures à | | Pour les distances d comprises entre 50 km ou 150 km et 400 km | Stabilisa distances à 4 |
|------------|----------------------------------|--------|--|-------------------------|
| | 50 km | 150 km | | |
| Route | 8,94 € | - | 50 km < d VdT = 0,016xd + 8,1 € | 14 |
| Fer 2° Cl. | - | 11,3 € | 150 km < d VdT = 0,0067xd + 10,3 € | 1 |
| Fer 1° Cl. | - | 28,9 € | 150 km < d VdT = 0,021xd + 25,7 € | 34 |
| Aérien | - | - | 48,2 € | 41 |

Par exemple 1 h de temps ressenti au lieu de 6 h = 65 EUR de gain par voyageur de 2° classe + 170 EUR par voyageur de 1° classe + 96 EUR par voyageur pris à l'aérien (1 h ressentie au lieu de 3, en comptant enregistrement, embarquement et souvent transfert vers la ville).

À l'opposé, dans les études de rentabilité des projets LGV, il convient de prendre en compte la perte potentielle de clientèle pour les trains de nuit existants, et surtout le temps perdu pour les voyageurs long parcours, si l'argent absorbé par les TGV continue de menacer la pérennité du train de nuit pour cause de sous-investissement.

Bien entendu qu'il faut faire les GPSO et la LGV PACA, pour faire plus efficacement Angoulême - Mont-de-Marsan ou Lyon - Toulon, mais n'essayons pas de faire croire que cela sera un progrès et donc générera du volume de trafic, sur NiMetzNiNancyTGV - Biarritz ou HautePicardieBetteravesTGV - Nice...

Certains parlementaires, non complètement aveuglés par les vendeurs de jouets électriques en costume-

cravate, sont conscients du problème :



13^{ème} législature

Question N° : 44661

de M. Marc Dolez (Gauche démocrate et républicaine - Nord)

Question écrite

Ministère interrogé > Transports

Ministère attributaire > Transports

Rubrique > transports ferroviaires

Tête d'analyse > ligne Lille Nice

Analyse > suppression. conséquences

Question publiée au JO le : 17/03/2009 page : 2503

Réponse publiée au JO le : 02/06/2009 page : 5439

Texte de la question

M. Marc Dolez appelle l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la décision de la SNCF de supprimer, à compter du 25 juin 2009, la relation de nuit entre Lille et Nice desservant Douai. Si elle était confirmée, cette suppression constituerait une nouvelle atteinte à la qualité du service public, en pénalisant les Nordistes qui profitent chaque année de cette ligne saisonnière (72 allers-retours). C'est pourquoi il lui demande d'intervenir fermement pour que la SNCF revienne sur cette décision.

Voyons la réponse :

Texte de la réponse

La desserte de nuit par TGV entre Lille et Nice constitue une offre de service saisonnière (mise en place uniquement durant l'été) et à quelques autres moments de l'année, tels les ponts du mois de mai. Au total, 144 circulations par an sont assurées. La fréquentation moyenne est de 150 voyageurs au départ de Lille et de 17 au départ de Douai. Le déficit de cette liaison a été en 2008 de 1,5 million d'euros.

Avec combien d'investissement en matériel roulant et en marketing, depuis l'inauguration des TGV Nord et Méditerranée?

Depuis quelle date les voitures Corail construites dans les années 60 sont elles comptablement amorties?

Et le meilleur pour la fin :

Les obligations incombant à la SNCF en matière de transport public et d'aménagement du territoire ne peuvent être satisfaites en faisant abstraction des contraintes économiques de l'établissement public. Afin de répondre à l'évolution des habitudes de voyage de ses clients, qui privilégient l'offre TGV de jour,





Après combien de budget pub de bourrage de crâne?

l'entreprise ferroviaire a donc décidé de recentrer l'offre de nuit sur les liaisons répondant à un marché significatif et susceptible de trouver à terme un équilibre économique. La relation de nuit entre Lille et Nice ne répond pas à ces exigences et cessera d'être assurée à compter du 25 juin 2009.



Les clients de la SNCF disposent d'une offre ferroviaire significative sur ces liaisons : deux allers-retours TGV quotidiens relient Lille à Nice, sur lesquels les voyageurs peuvent se reporter. Les clients au départ de Douai disposent pour leur part de deux allers-retours TGV quotidiens pour Marseille et de correspondances aisées, à Marseille, à destination de Nice.

Auparavant, les lillois et les douaisiens, et les arrageois, et les habitants de Longueau=Amiens, pouvaient aller passer un week-end, en partant le vendredi soir à l'aller, arrivant en Provence-Alpes-Côte-d'Azur le samedi à l'heure du petit déjeuner, et en rentrant le dimanche soir en étant à l'heure au bureau le lundi matin.

Corail LunéaLille - Arras - Avignon - Marseille - Toulon - Canne -
Nice

| Lunéa 4208 | | | | Lunéa 4308 | |
|---|----|------------------------|----|---|--|
|  | | | |  | |
|  | | | |  | |
| 11 | | | | 12 | |
| 21 25 | dp | Lille Flandres | ar | 8 35 | |
| 21 48 | dp | Douai | dp | 8 07 | |
| 22 05 | dp | Arras | dp | 7 42 | |
| 22 39 | dp | Longeau | dp | 7 01 | |
| 6 28 | dp | Avignon Centre | dp | 23 12 | |
| 7 59 | dp | Marseille St-Charles | dp | 22 11 | |
| 8 42 | dp | Toulon | dp | 21 11 | |
| 9 19 | dp | Les Arcs - Draguignan | dp | 20 32 | |
| 9 36 | dp | St-Raphaël - Valescure | dp | 20 15 | |
| 10 01 | dp | Cannes | dp | 19 48 | |
| 10 12 | dp | Antibes | dp | 19 33 | |
| 10 27 | ar | Nice Ville | dp | 19 11 | |

L'aller se lit de haut en bas - le retour se lit de bas en haut

 sleeperettes couchettes**11** 10/11, 14/16, 17/18, 24/25.04, 30.04/1.05, 4/5, 7/8, 10/11,
20/21, 29/30.05, 2/3.06**12** 9/10, 13/14, 16/17, 23/24, 29/30.04, 3/4, 6/7, 9/10, 19/20,
28/29.05, 1/2.06

Et maintenant? Même sur un week-end de 3 jours, qui peut croire que des gens feront 6 ou 7 heures de train assis, avec éventuellement une correspondance en se trimbalant ses bagages, pour passer une seule journée complète sur place, et passer la journée suivante à se retaper 6 ou 7 h de TGV assis pour rentrer?

Des parlementaires de l'autre bord dénoncent aussi ces reculs historiques de performance :

| | | |
|---|---|---|
| Question N° : 1740 | de Mme Marie-Jo Zimmermann (Union pour un Mouvement Populaire - Moselle) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Écologie, développement et aménagement durables | | Ministère attributaire > Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire |
| Rubrique > transports ferroviaires | Tête d'analyse > train-auto | Analyse > voitures-lits. ligne Luxembourg Nice. perspectives |
| Question publiée au JO le : 31/07/2007 page : 5013 Réponse publiée au JO le : 01/04/2008 page : 2850 Date de changement d'attribution : 18/03/2008 | | |

Texte de la question

Reprenant les termes de la question écrite qu'elle avait posée le 31 janvier 2006 sous la précédente législature, demeurée sans réponse, Mme Marie-Jo Zimmermann attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, sur l'intérêt des trains autos-couchettes et des trains autos-couchettes avec wagons-lits. Ils permettent en effet un transfert du trafic de la route vers le rail, ce qui réduit la circulation tout en offrant une meilleure sécurité aux voyageurs. Or le train de nuit autos-couchettes reliant Luxembourg-Metz-Nancy à Nice pourrait être prochainement supprimé. Il semble difficile d'évoquer une insuffisance de trafic car, très souvent, les réservations des places en wagons-lits sont impossibles eu égard à ce que tout est complet. Or le personnel des wagons-lits vient pourtant de diffuser aux voyageurs, un tract indiquant, « Vous avez choisi ce type de transport car nous supposons que vous y trouvez sécurité, tranquillité, ainsi que disponibilité du personnel accompagnant. En septembre 2007, les wagons-lits disparaîtront définitivement du paysage ferroviaire. La SNCF se focalisant uniquement sur le TGV délaisse totalement les trains de nuit et refuse de réfléchir à une alternative qui donnerait les mêmes conditions de sécurité, d'intimité, de tranquillité que les wagons-lits ». Elle lui demande de lui préciser, d'une part, ce qui est réellement envisagé pour le train Luxembourg-Nice et, d'autre part, quelle est, de manière plus générale, la politique suivie en matière de trains auto-couchettes et de wagons-lits par la SNCF.

Texte de la réponse

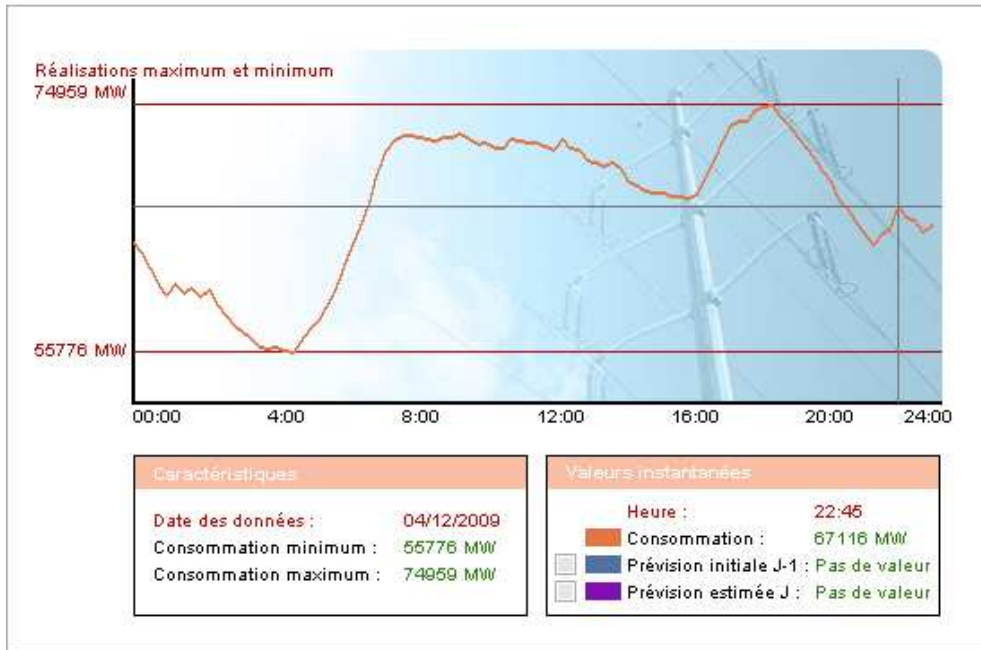
Le programme de suppression des voitures-lits engagé depuis 2005 par la SNCF du fait du vieillissement des voitures et des coûts d'exploitation élevés de ces matériels est arrivé à son terme le 9 décembre 2007, avec leur suppression sur les trois dernières dessertes Paris-Vintimille, Paris-Briançon et Luxembourg-Nice. Cette suppression intervient dans un contexte de concurrence aérienne accrue, de développement de l'offre TGV, qui a diminué notablement les temps de parcours sur les longues distances, et celui des liaisons autoroutières Nord-Sud. Par ailleurs, les conditions de voyages ont changé et les clients ont des exigences plus grandes, notamment en matière de confort. Ainsi, la SNCF a été confrontée à une forte chute de la demande de ses clients et de la fréquentation dans ses trains Corail de nuit. Elle a donc décidé de revoir son offre de services de nuit. C'est pourquoi, dans les trains assurant les trois relations de nuit Paris-Vintimille, Paris-Briançon et Luxembourg-Nice, la desserte continuera d'être assurée avec un nouveau service « trains-couchettes ». Plus généralement, sur l'ensemble des trains Corail de nuit (Lunéa et trains classiques), la SNCF propose à sa clientèle de première classe un nouveau service. Il y sera désormais possible de bénéficier d'un « Espace privatif », correspondant à la totalité d'un compartiment de couchettes 1re classe et qui pourra être réservé moyennant un supplément. Le forfait demandé sera fonction du nombre de couchettes non occupées dans le compartiment. Ce service permettra à la SNCF de reconquérir une clientèle professionnelle et de loisirs qui avait délaissé les trains de nuit en raison, notamment, des conditions de promiscuité. Les clients pourront ainsi voyager en toute intimité, seuls, en couple ou en famille, et les clients professionnels préparer leurs rendez-vous au calme.

À présent que les différents réseaux LGV nationaux s'étendent et se rencontrent aux frontières, il est temps d'arrêter de s'autoféliciter (au bout de 30 ans et avec pas mal d'argent public...) sur les parts de marché prises à l'avion sur les vols de moins d'1h12, et commencer à viser des parts de marché sur des relations de plus grandes distances, en TGV couchette.

Malgré ce qu'on essaie parfois de nous faire croire en nous montrant des cartes du réseau européen à grande vitesse, il ne faut pas croire que des quantités importantes de gens feront Londres-Nice, Paris-Madrid, Bruxelles-Rome ou Franckfort-Barcelone en TGV assis.

Sans parler de l'intérêt énergétique de faire rouler des trains la nuit :

Courbe de charge de la journée du : 04/12/2009



Rappelons que les centrales nucléaires ont une grande inertie et que donc, soit de l'énergie produite la nuit est "jetée" sans être utilisée, soit des centrales à énergies fossiles doivent tourner le jour pour combler le différentiel.

Une réaction? Un commentaire? Vous pouvez écrire à BHNS.Toulouse.Ouest@Free.Fr

ESTATPERSOS