

Schéma directeur POLT

Comité de concertation N°2

17 mars 2017



©Thierry Degen / DREAL ALPC



Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

Introduction

M Pierre DARTOUT

Préfet de région Nouvelle-Aquitaine

Préfet de la Gironde



L'action du ministère sur les TET

M François PHILIZOT

*Préfet chargé d'une mission de concertation avec les territoires
portant sur l'avenir des TET*



L'action du ministère sur les TET

- Une première réunion du comité de concertation en décembre 2015, dont les principaux retours mentionnent :
 - l'intérêt de la démarche,
 - la nécessaire articulation des différentes offres de transport,
 - des questions sur la desserte de certains secteurs comme les départements de la Corrèze et du Lot,
 - des demandes de communication des échéanciers de travaux prévus et des calendriers de réalisation,
 - des questions sur le renouvellement du matériel roulant.



L'action du ministère sur les TET

- L'évolution du contexte du schéma directeur de la ligne POLT :
 - Point de départ : la commission DURON (député du Calvados) sur l'avenir des TET
 - La concertation avec les régions (Mission du préfet PHILIZOT)
 - Les investissements sur le renouvellement du matériel roulant
 - La nouvelle convention TET 2016-2020 (signée le 27 02 2017)



Les principales suites de la commission Duron

L'élaboration de schémas directeurs pour les trois lignes structurantes :

Bordeaux – Marseille, Paris – Clermont Ferrand et **Paris – Limoges – Toulouse.**

Le maintien dans le réseau TET de 3 liaisons : Hendaye – Toulouse, Nantes – Bordeaux et Nantes – Lyon.

Le maintien dans le réseau TET de 2 lignes de nuit : Paris – Rodez / Latour de Carol et Paris – Briançon.



Le renouvellement du matériel roulant

M Guillaume KARAKOUZIAN

Responsable de la mission autorité organisatrice des TET

DGITM/DST/FCD



Un effort sans précédent de l'État pour le matériel roulant des TET

- L'État va consacrer un total d'environ 3,5 milliards d'euros pour renouveler le matériel roulant des TET.
- L'État a demandé à SNCF Mobilités de lancer un appel d'offres pour les deux lignes structurantes **Paris-Orléans-Limoges-Toulouse** et Paris-Clermont-Ferrand.
- A elles seules, ces deux lignes représentent un investissement d'environ 700 M€ (estimation).

L'État met l'accent sur le confort pour ce nouveau matériel

- Un très haut niveau de confort et de services à bord adaptés aux longues distances : acoustique silencieuse, qualité des sièges, information des voyageurs à bord, vidéosurveillance, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, accueil des vélos, connectivité internet, etc...
- Des performances d'accélération et une vitesse de 200 km/h adaptées aux trajets et aux caractéristiques de l'infrastructure, ainsi qu'une fiabilité maximale.
- Le confort et les performances du matériel ont un poids plus important dans la notation des offres que le coût du matériel roulant.



Retour sur la concertation concernant l'expression fonctionnelle du besoin (EFB)

- La concertation menée par les préfets et la DGITM a suscité de très nombreuses contributions écrites ou orales.
- L'EFB a repris un certain nombre des propositions formulées dans le cadre de la concertation.
- Exemples de ce qui a été retenu : spécifications liées à l'accessibilité, sièges devant une baie vitrée, possibilité de réchauffer des plats (plateaux réservés), des espaces particuliers en option (famille, téléphone, convivialité, etc.), prises USB, tri sélectif, résistance des matériaux à l'usage et à l'usure, etc.

Appel d'offres pour Paris-Limoges-Toulouse et Paris-Clermont-Ferrand

- Calendrier :
 - Appel à candidatures : 21 décembre 2016 (publié le 24 au JOUE) – Réponses pour le 15 février 2017
 - Appel d'offres adressé aux candidats retenus : 3 avril 2017
 - Signature du marché : mi 2018
- Études en cours
 - Dessertes, roulements et schémas de maintenance
 - Interface infrastructures / matériel roulant



L'infrastructure

M François TAINURIER

Directeur du design du réseau

SNCF Réseau



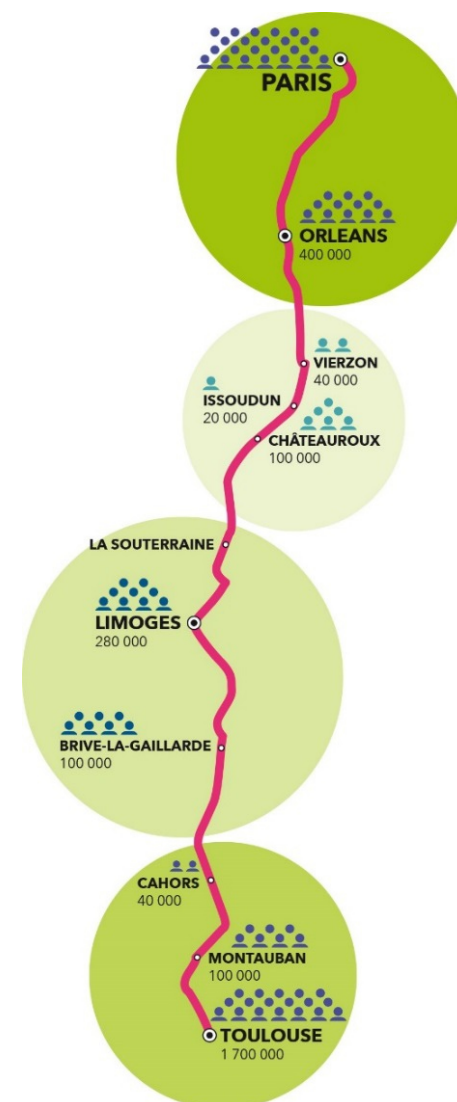
LE TERRITOIRE DESSERVI PAR POLT

4 régions et 10 départements irrigués.

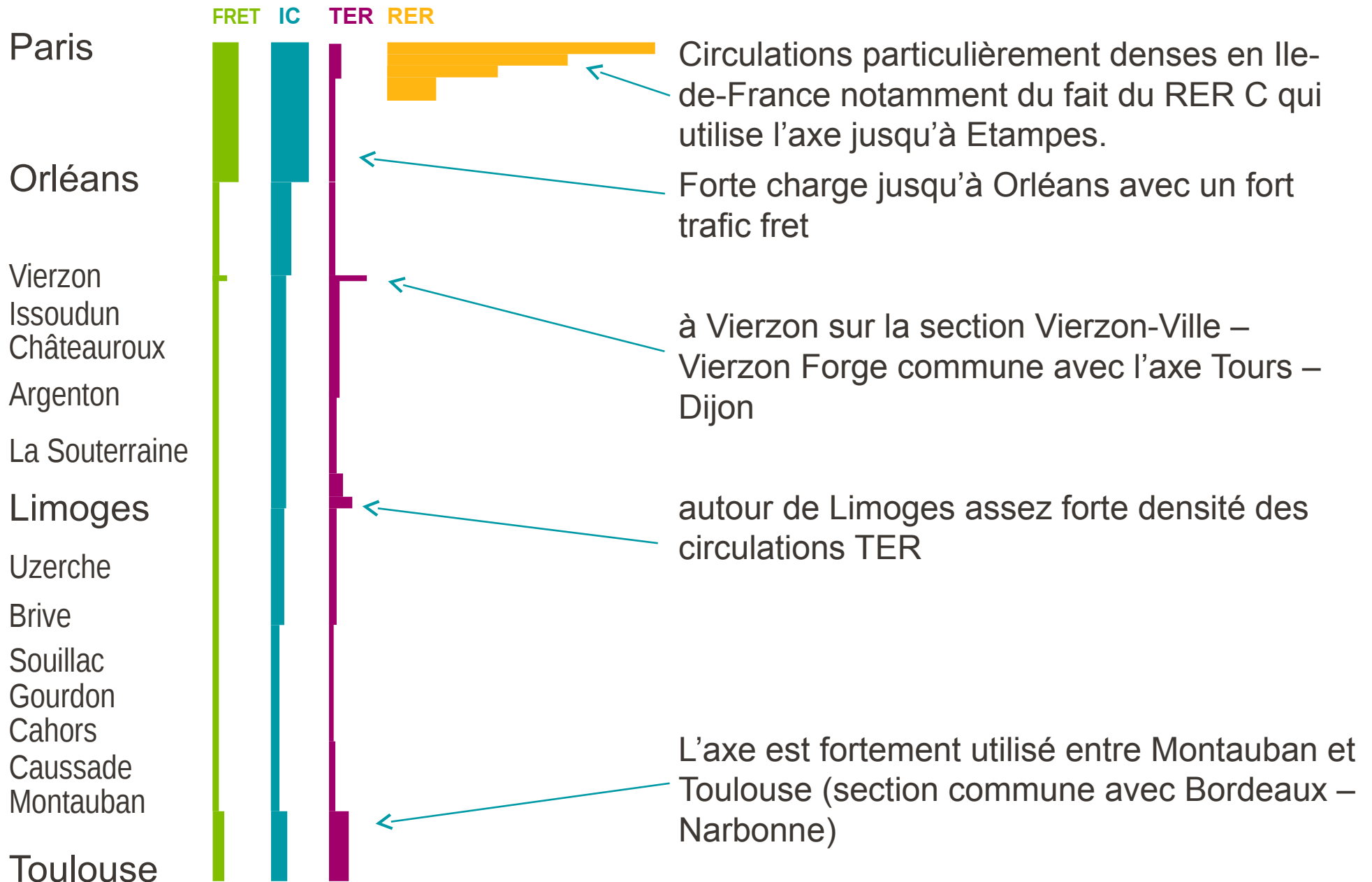
Huit aires urbaines desservies (hors Paris et Toulouse), représentant 1 million de personnes, dont 670 000 à moins de 10 minutes d'une gare.

5 autorités organisatrices.

Une ligne à très fort trafic.



CIRCULATIONS SUR L'AXE POLT



100 trains par jour

SCHEMA DIRECTEUR

DE L'AXE PARIS – ORLÉANS – LIMOGES – TOULOUSE

ENJEUX LIÉS À L'INFRASTRUCTURE

ENJEUX LIÉS À LA MODERNISATION DE L'INFRASTRUCTURE

Les enjeux :

- Régénérer la ligne pour en maintenir les performances
- Limiter l'impact des travaux sur les circulations
- Adapter l'infrastructure à l'arrivée des nouveaux matériels roulants
- Améliorer les temps de parcours
- Assurer la cohérence des actions sur l'ensemble de la ligne

IMPORTANTES BESOINS DE RÉGÉNÉRATION DE L'INFRASTRUCTURE

Voie et appareils de voie

La moitié des voies de l'axe doit être renouvelée d'ici une quinzaine d'années.
27% des appareils de voie ont plus de 30 ans.

Caténaire

Régénérations prévues entre Paris et Brétigny de 2017 à 2025 puis entre Les Aubrais et Issoudun et Souillac et Montauban d'ici une dizaine d'années.

Signalisation

La signalisation a plus de 50 ans entre Paris et Les Aubrais, à Vierzon et entre Montauban et Toulouse. => régénération dans les 10 prochaines années.
27% des postes à plus de 50 ans.

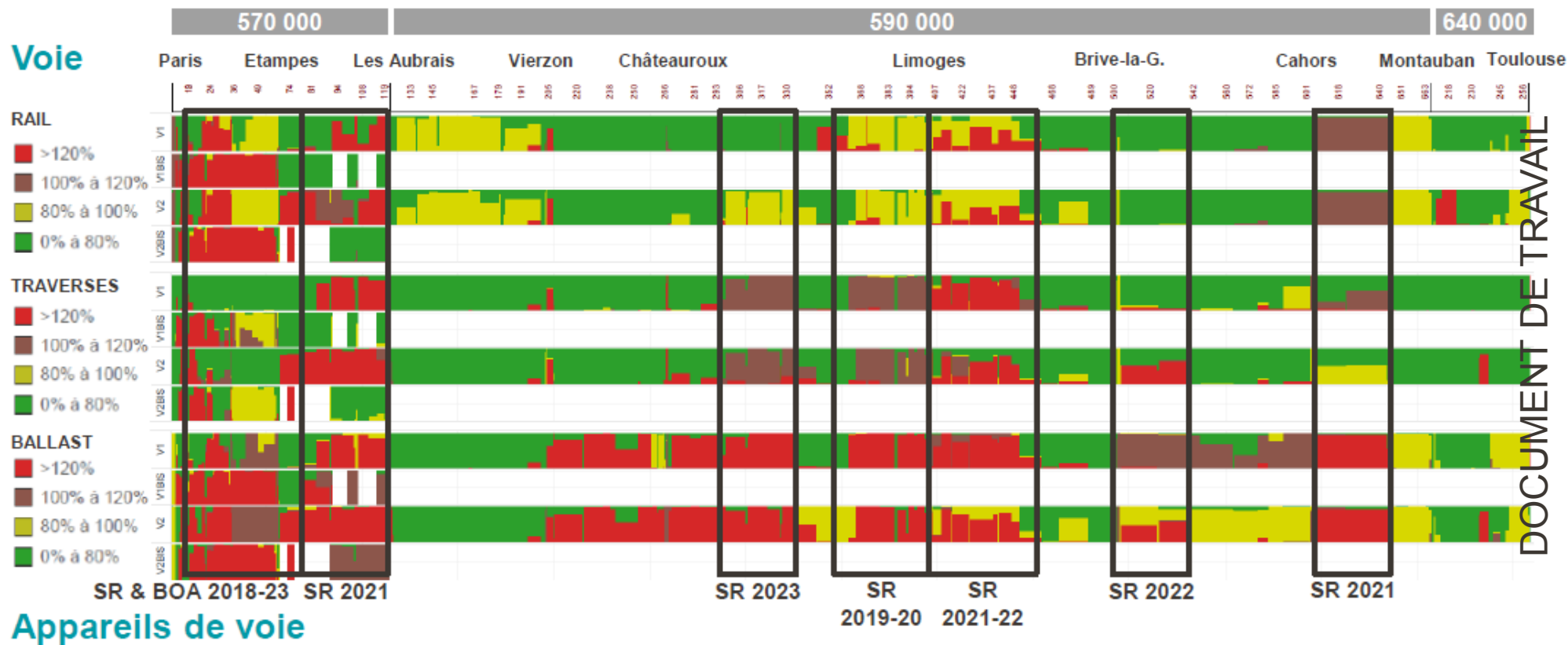
Ouvrages d'art et ouvrages en terre

Le vieillissement des ouvrages va nécessiter dans les quinze années à venir des travaux conséquents tels que :

- des régénérations de tunnels (coque, voûte, assainissements, voie,...),
- des réfections d'étanchéité de viaducs,
- des confortements de tranchées revêtues ou rocheuses...

BESOINS DE RÉGÉNÉRATION D'ICI 2025

Age moyen théorique de la voie en 2025 sans régénération



Appareils de voie



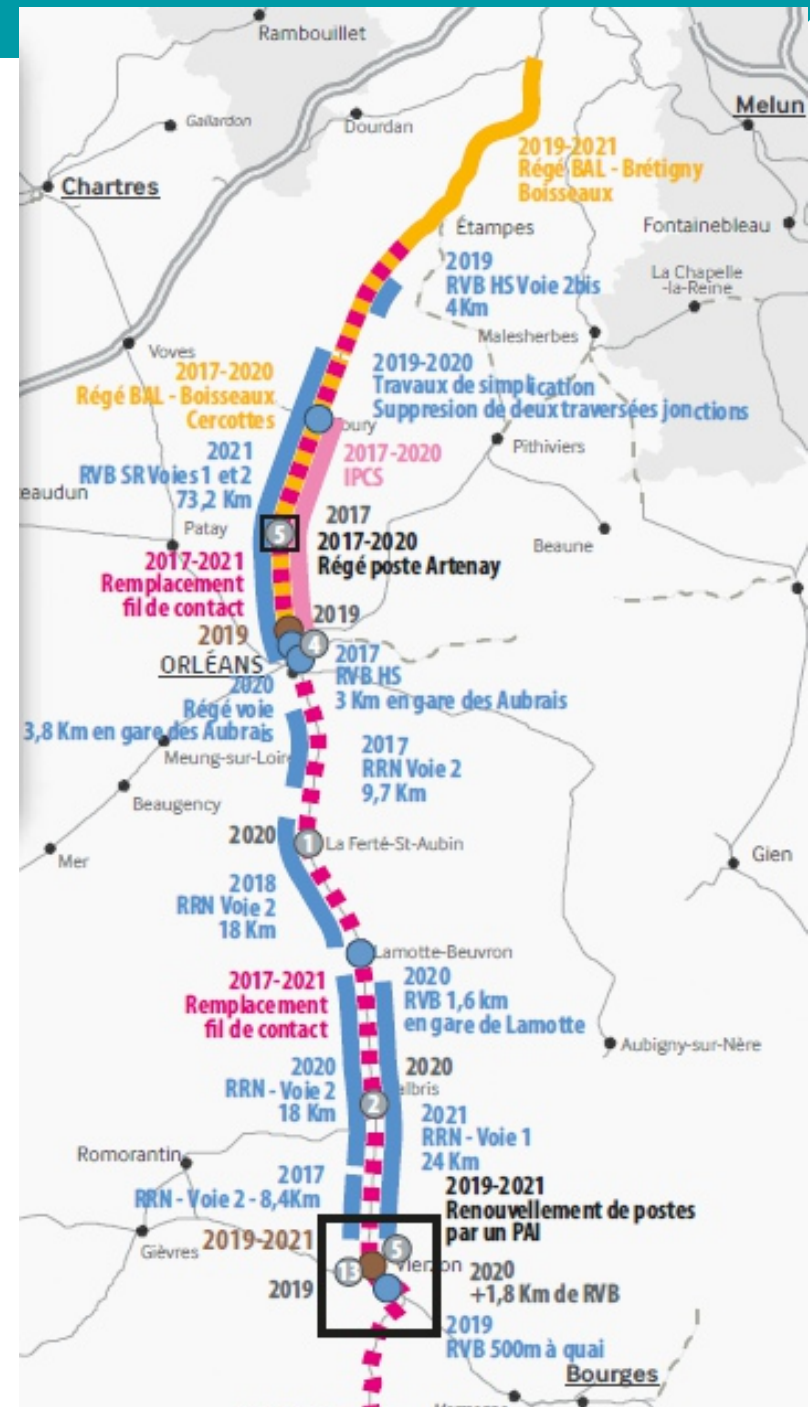
TRAVAUX PRÉVUS SUR LA PÉRIODE 2017-2021

Travaux entre Etampes et Vierzon :

Forte concentration de travaux au nord d'Orléans (Signalisation, caténares et voie)

RVB Lamotte Vierzon en 2020 - 2021










- Remplacement d'appareil de voie
- Travaux d'accessibilité (PMR)
- Régénération d'ouvrage d'art ou d'ouvrage en terre
- Suppression de passage à niveau
- Régénération de voie
- Création d'installations permanentes de contre-sens
- Régénération de Block Automatique Lumineux
- Régénération caténaire
- Régénération de postes

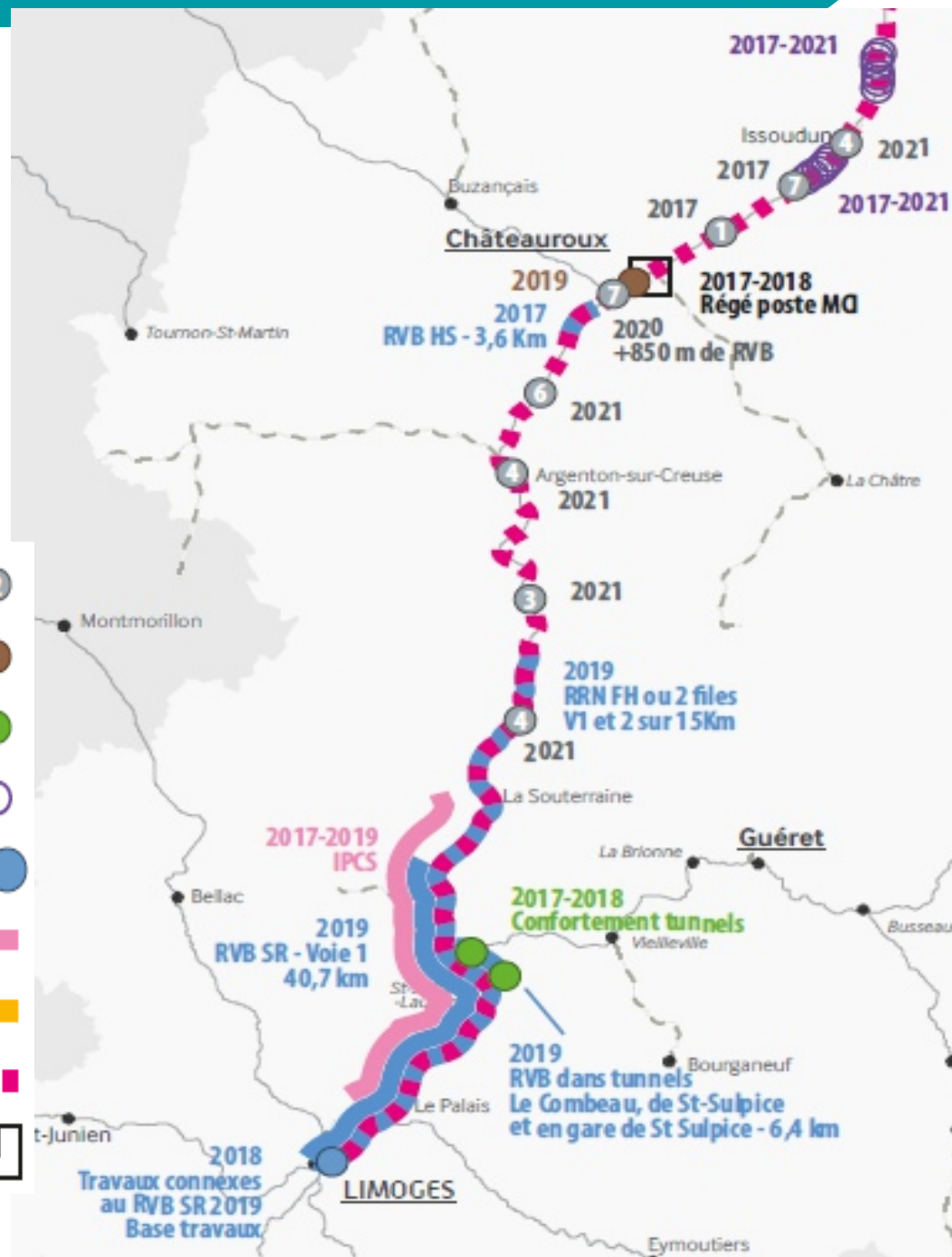


TRAVAUX PRÉVUS SUR LA PÉRIODE 2017-2021

Travaux entre Vierzon et Limoges :
*Forte concentration de travaux au nord de
 Limoges (IPCS, voie et tunnels)*

RVB nord de Limoges en 2019

- Remplacement d'appareil de voie 
- Travaux d'accessibilité (PMR) 
- Régénération d'ouvrage d'art ou d'ouvrage en terre 
- Suppression de passage à niveau 
- Régénération de voie 
- Création d'installations permanentes de contre-sens 
- Régénération de Block Automatique Lumineux 
- Régénération caténaire 
- Régénération de postes 



Principaux travaux programmés en Ile-de-France sur la période 2017-2021

- renouvellement de la caténaire du RER C (à partir de 2018)
- renouvellement d'appareils de voie (Vitry et Brétigny)
- renouvellement voie et ballast (en suite rapide) entre Paris et Etampes
- renouvellement voie et ballast (opérations localisées)
- aménagements ferroviaires en lien avec des opérations urbaines (Austerlitz)
- mise en accessibilité de gares (Ivry, Les Ardoines, Vitry ...)

Interruptions de circulations de week-end à prévoir.

TRAVAUX DE RENOUVELLEMENT : PERSPECTIVES APRÈS 2021

Pic d'activité prévisionnel 2021 avec quatre projets de régénération en suite rapide prévus sur l'axe :

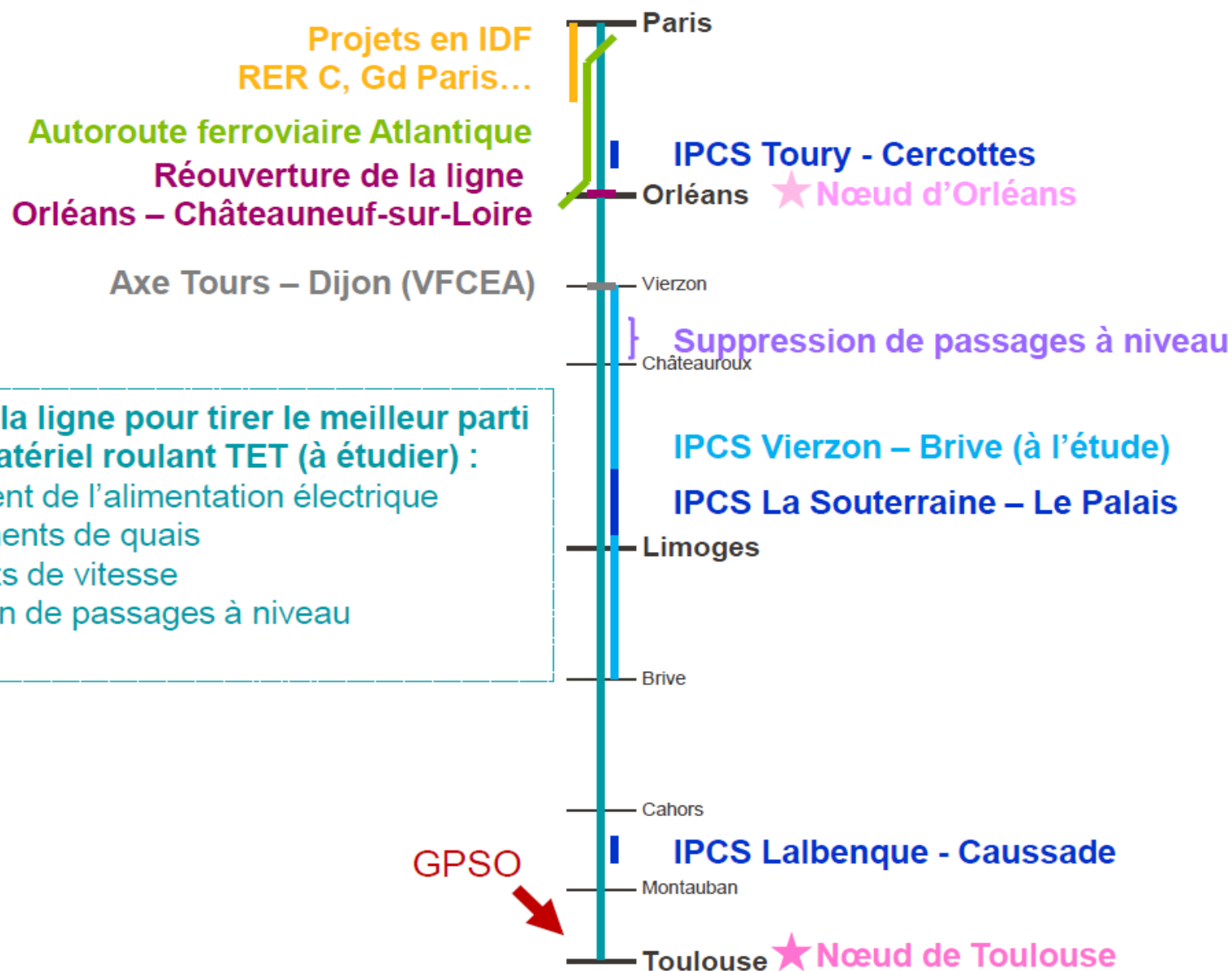
- Brétigny – Etampes,
- Boisseaux – Les Aubrais,
- Fromental – Limoges
- Cahors – Caussade

Décroissance progressive des travaux à partir de 2022

Perspective d'achèvement du renouvellement de la voie à l'horizon 2023

Perspective d'achèvement du renouvellement de la caténaire en Ile de France en 2025

SYNOPTIQUE DES PROJETS SUR L'AXE



Adaptation de la ligne pour tirer le meilleur parti du nouveau matériel roulant TET (à étudier) :

- renforcement de l'alimentation électrique
- rehaussements de quais
- relèvements de vitesse
- suppression de passages à niveau
- ...

FOCUS SUR LES PROJETS DE MODERNISATION EN ILE-DE-FRANCE

- **des travaux de modernisation et de développement du RER C**
 - Mise en accessibilité des gares
 - Pôle d'échange de Juvisy
 - Nœud de Brétigny
- **d'autres projets de transport**
 - Métro Grand Paris aux Ardoines
 - Tram-train Massy - Evry
- **à Paris-Austerlitz**
 - Aménagement de la gare
 - Atelier de maintenance pour le nouveau matériel TET (décision non stabilisée)



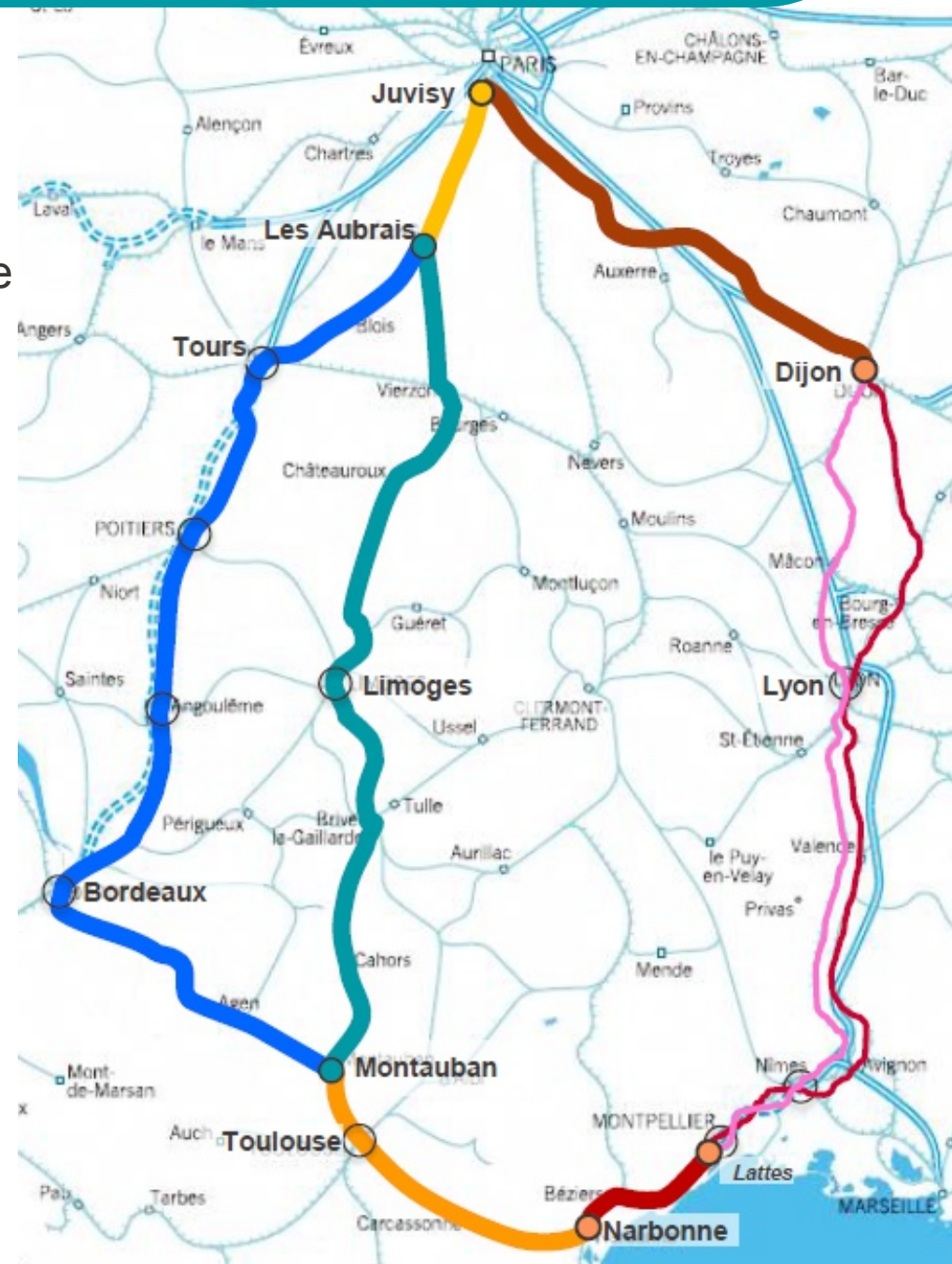
CONTRAINTES POUR LA PROGRAMMATION DES TRAVAUX

L'axe Paris – Orléans – Limoges – Toulouse fait partie du réseau utilisé aussi pour le fret.

Il complète les axes Atlantique et Vallée du Rhône et permet de maintenir des flux nord –sud pendant les travaux sur ces axes.

Il ne peut donc pas y avoir de travaux simultanés sur :

- **Les Aubrais – Bordeaux – Montauban**
- et
- **Les Aubrais – Limoges – Montauban**
- ni sur
- **Narbonne – Lattes + Dijon – Juvisy**
- et
- **Narbonne – Montauban + Les Aubrais – Juvisy**

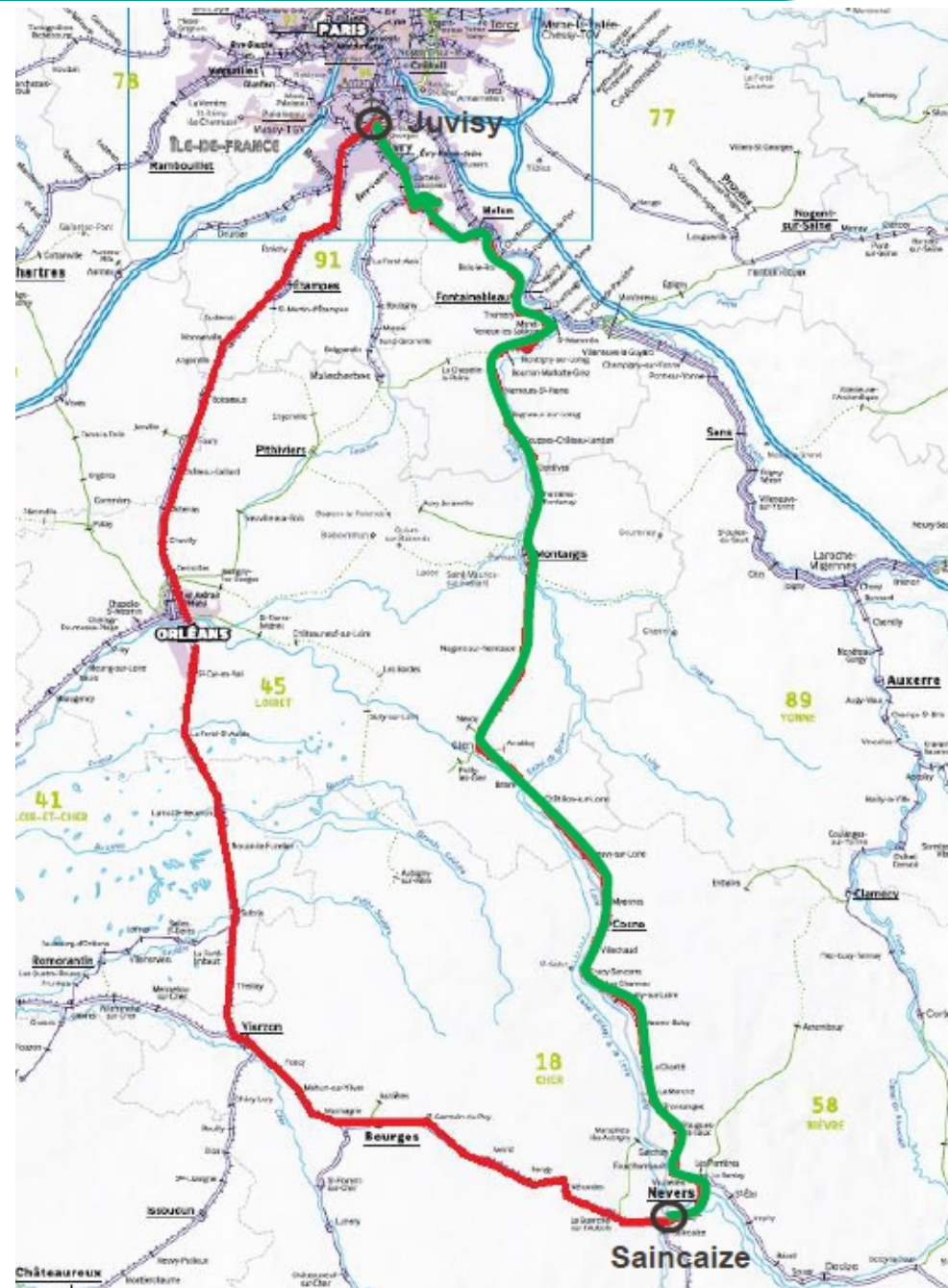


CONTRAINTES POUR LA PROGRAMMATION DES TRAVAUX

L'axe Paris – Orléans – Limoges – Toulouse est également complémentaire de l'axe Paris – Clermont-Ferrand pour les circulations fret [nuit] et voyageurs [week-end].

Il ne peut donc pas y avoir de travaux simultanés sur :

- **Juvisy – Les Aubrais – Vierzon - Saincaize**
- et
- **Juvisy – Montargis – Nevers - Saincaize**



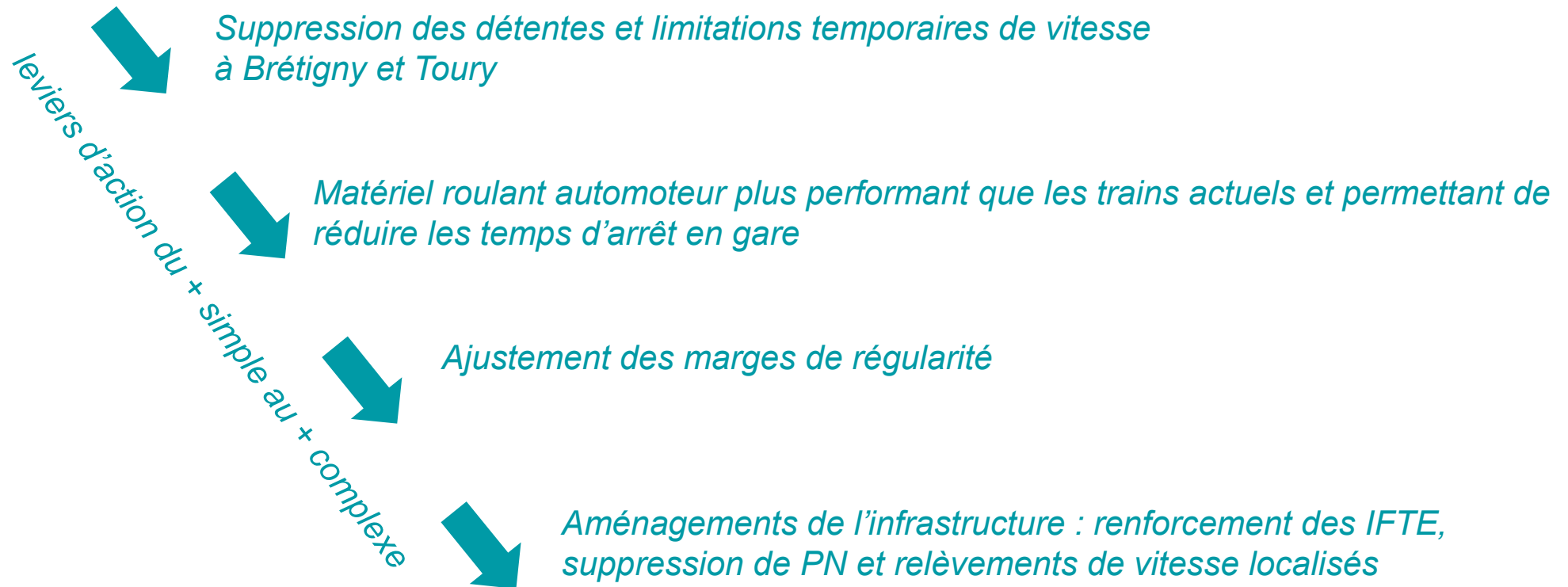
CONCERTATION SUR LES TRAVAUX

- Consolidation de l'ensemble des travaux prévus sur l'axe (renouvellement et modernisation) en Ile de France et en province
- Analyse de leurs impacts prévisionnels sur les circulations
- Partage avec les régions concernées par l'axe et la DGITM au printemps 2017
- Identification des principaux sujets à enjeux et mise au point d'un programme de travail pour les traiter

Information de l'avancement de la démarche au prochain comité de concertation

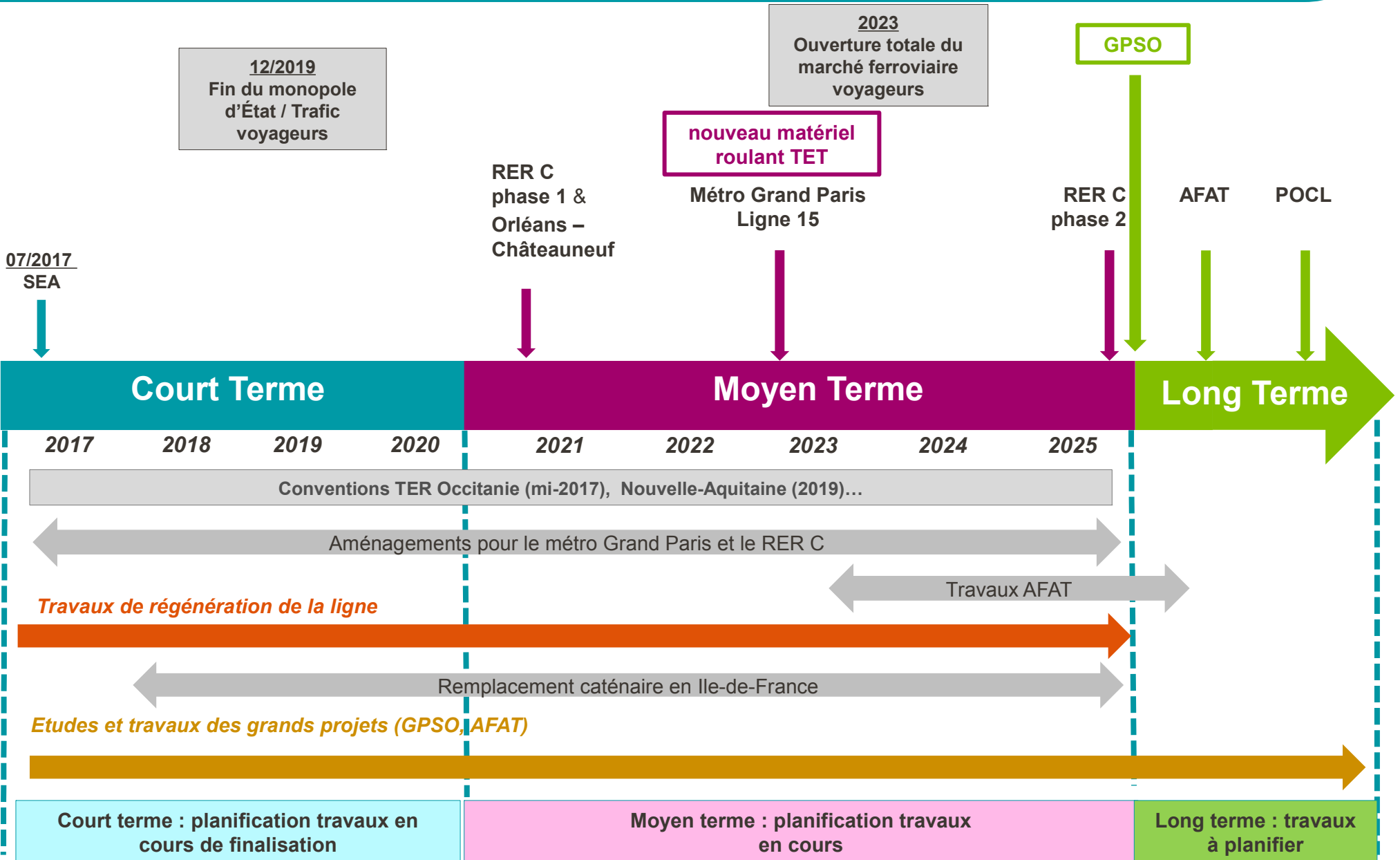
LEVIERS D'ACTION POUR AMÉLIORER LES TEMPS DE PARCOURS

Temps de parcours Paris – Limoges en situation actuelle avec 2 arrêts : 3h02



Gain de temps global envisageable hors ajustement de la politique d'arrêts : une quinzaine de minutes

LES GRANDES ECHEANCES



SYNTHÈSE

Les principales problématiques à prendre en compte pour l'élaboration du schéma directeur

- *Modalités de réalisation des travaux de renouvellement entre 2020 et 2025 en lien avec le calendrier de déploiement du nouveau matériel*
- *Maîtrise des impacts des travaux (renouvellement et modernisation)*
- *Politique d'équipement de l'axe en IPCS*
- *Objectifs visés sur les temps de parcours de l'axe (en particulier Paris – Limoges)*
- *Prise en compte des effets des autres projets ayant un impact sur le fonctionnement de l'axe (enjeu de cohérence et de coordination des actions sur l'axe)*

Le service et la desserte

M Sean CLAIRIN

Directeur Délégué INTERCITES Centre Sud

SNCF Mobilités



2017 LE SERVICE

UN PARC ENTièrement RÉNOVÉ



RÉNOVATION DES LOCOMOTIVES

UN PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS TRÈS IMPORTANT
SUR LE MATÉRIEL MOTEUR



Rénovation du parc de 19 locomotives (BB 26000) de l'Activité INTERCITÉS
entre 2013 et 2016 pour un montant total de 20 M€

RÉNOVATION DU MATÉRIEL

Un programme d'investissements d'INTERCITÉS très important sur le matériel remorqué:
26 de rames de 7 voitures ont été rénovées (75 M€) donnant ainsi à la clientèle davantage d'espace et de confort.

LA RÉNOVATION : LES ÉLÉMENTS CLÉS DU PROGRAMME

➤ Accessibilité

Accessibilité des PMR dans l'ensemble des voitures :

- Barres de sécurité au niveau des couloirs, des compartiments, ...
- Remplacement des tables sucettes par des tables 4 places portefeuille dans les compartiments
- Espace réaménagé pour permettre l'accueil de 2 fauteuils
- Remplacement des tablettes par des tables avec prises électrique
- Toilettes PMR fiabilisé.

➤ Confort

- Réduction du bruit : Remplacement des matériaux d'isolation
- Toilettes : fonctionnement des sèche mains, eau lave mains, wc opérationnels
- Sièges : mise en place de nouvelles housses de siège en 1er
- Espaces vis à vis 1ère : amélioration du confort avec agrandissement du pas entre les sièges

➤ Ergonomie

- Compartiment : déploiement de table avec prises électrique
- Prise électrique : amélioration de la visibilité et suppression du cache/ Mise en place de prise électrique en 2de
- Espace enfant : remplacement du tapis de jeu par sol élastomère pour une meilleure hygiène, nouveaux coussins
- Table à langer : mise en place d'un nouveau revêtement fixé.



UNE RESTAURATION À BORD DE QUALITÉ



+ La restauration

- Depuis juillet 2014, l'offre de vente ambulante est plus qualitative.
- Il est désormais possible de réserver en ligne avant son voyage un repas ultra frais qui sera servi à la place.
(<https://www.intercites.reservermonrepas.fr>)
- Depuis juillet 2015, les chariots qui assurent le service sont également tous renouvelés et équipés de machine à café Illy

LA PROGRESSION DE LA PERFORMANCE CONTINUE DEPUIS 2012



Satisfaction sur
l'ensemble
du Voyage

88% =>

93%

Satisfaction sur la qualité
de l'information en SP
en gare de départ

68% =>

75%

Satisfaction sur les
équipements mis à
disposition dans les
gares

71% =>

77%

Satisfaction sur la
Propreté du train

75% =>

87%

Satisfaction sur la
Propreté des toilettes

44% =>

60%

L'INDISPENSABLE DU SERVICE À BORD = WIFI

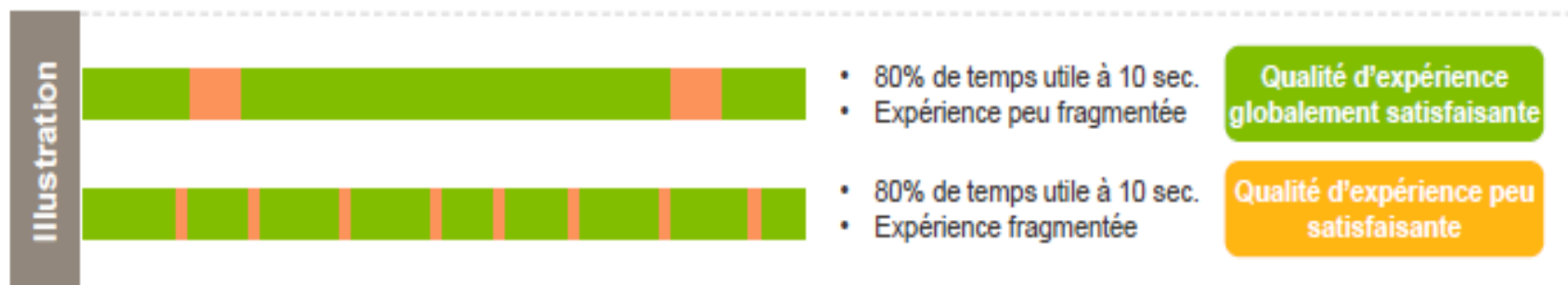
+ ETAT DES LIEUX

DÉFINITION DE LA QUALITÉ D'EXPÉRIENCE UTILISATEUR DANS NOS TRAINS

% de temps utile élevé
dans une navigation satisfaisante à 5 et
10 sec.

ET

Une navigation fluide, c'est-à-dire une
qualité du signal homogène et
satisfaisante sur la durée du trajet



Satisfaction client en fonction des usages

Délais moyens d'accès	Messages (SMS, MMS)	Mail	Tchat	Navigation web	Presse	Réseaux sociaux	Streaming audio	Streaming vidéo
<5 sec	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Entre 5 et 10 secondes	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗
> 10 secondes	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗

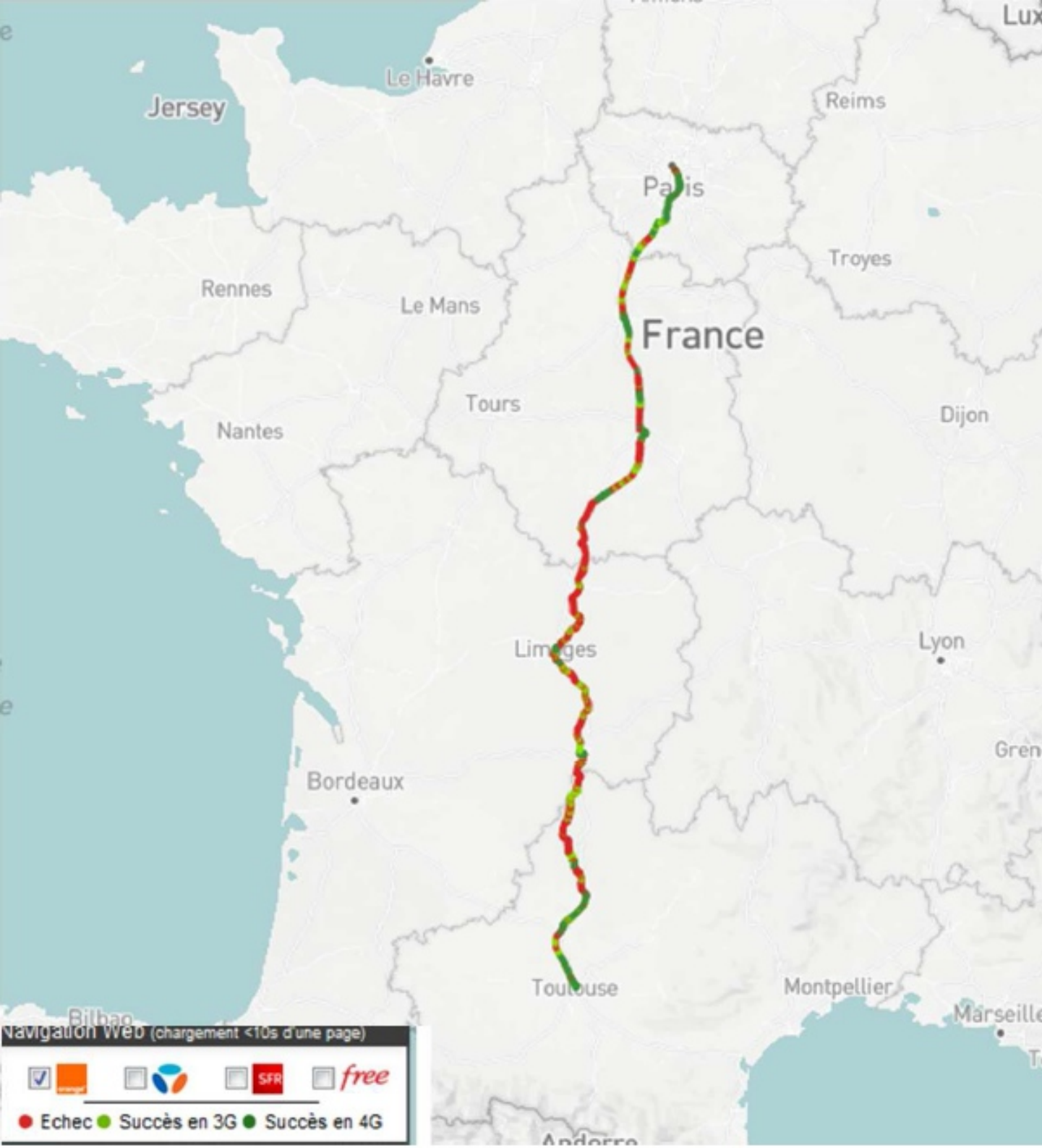
CLASSEMENT DES LIGNES IC SELON L'ÉTAT DE LA COUVERTURE ACTUELLE

RÉSULTATS DÉCROISSANTS : LA LIGNE LA MIEUX COUVERTE À LA MOINS BIEN COUVERTE



→ Pas de mesures agrégées tous opérateurs pour toutes les lignes : cette classification se base donc sur les résultats d'Orange / opérateur dont la couverture semble globalement la plus performante





Navigation Web (chargement <10s d'une page)

Orange
 Bouygues
 SFR
 free

● Echec ● Succès en 3G ● Succès en 4G

DESSERTE POLT 2017
QUELLES EVOLUTIONS
LE 2 JUILLET 2017?

LA LIGNE EST CONFIRMÉE COMME UNE LIGNE D'IMPORTANCE NATIONALE

UNE DYNAMIQUE DE REMISE À NIVEAU DE L'INFRASTRUCTURE EST ENCLENCHÉE (PLAN DE 1,5 MILLIARD SUR DIX ANS) ENGENDRANT DE NOMBREUX TRAVAUX ,
AVEC COMME CONSÉQUENCES :

- + Des weekends d'interruption,
- + Des plages longues de travaux empêchant la circulation (4 heures dans chaque sens), jusqu'en septembre 2017 de jour, et jour / nuit à partir de septembre 2017,
- + Des allongements de temps de parcours

UNE LIGNE QUI CONNAIT DES PERTES DE TRAFIC RÉCURRENTES (-25% DE 2009 À 2015), UN TAUX D'OCCUPATION DE 55% EN MOYENNE EN 2015.

UNE CONCURRENCE INTERMODALE QUI S'EST INTENSIFIÉE (COVOITURAGE DEPUIS 2013, CARS DEPUIS 2015)

LANCEMENT DU TGV SEA EN JUILLET 2017 DIMINUANT LE TEMPS DE PARCOURS DE 1 HEURE ENTRE PARIS, TOULOUSE ET MONTAUBAN.

UN BILAN ÉCONOMIQUE QUI SE DÉGRADE D'ANNÉE EN ANNÉE.

DESSERTE AU 02 JUILLET 2017

UN VOLUME D'OFFRE MAINTENU EN SEMAINE :

- + Dix allers retours quotidiens dont un IC100%ECO = + de petits prix pour la ligne
- + Adaptation de l'offre le weekend (vendredi, samedi, dimanche), tout en préservant la capacité nécessaire au marché.

ENCORE PLUS D'ACCESSIBILITÉ ET DE PETITS PRIX :

- + L'aller retour IC Éco devient quotidien entre Paris et Toulouse et desservira **3 nouvelles gares** : **La Souterraine, Gourdon, Souillac**.
- + **Une amplitude de desserte conservée tous les jours** : en semaine, 6h41 à 19h41 au départ de Paris et 8h19 à 23h19 à l'arrivée à Paris.
- + Des nœuds de correspondances respectés par construction des horaires (Limoges, Brive, Montauban, Toulouse)

PLUS CLAIR/PLUS SIMPLE :

Des horaires « cadencés » au départ comme à l'arrivée à Paris

UNE DESSERTE DES TERRITOIRES CONFORTÉE :

16 gares desservies

Trois missions : Brive (5), Cahors (2) et Toulouse(3).

7 gares qui vont bénéficier d'augmentation de fréquence : Vierzon, Châteauroux, La Souterraine, Brive, Gourdon, Souillac et Cahors.

ZOOM SUR LES FRÉQUENCES/ AMPLITUDES

- La desserte propose de maintenir globalement le nb d'arrêts par semaine (1170 vs 1173), voire de l'améliorer de 57 arrêts si on considère les doublons d'offre actuels.
- Les dessertes du WE sont adaptées, notamment les dessertes du sud de Brive les samedis dimanches.
- Un sillon unique, à 3 arrêts possibles entre Paris et Limoges, qui permet de répartir entre les trains ou dans la journée les 5 arrêts suivants : Les Aubrais, Vierzon, Issoudun, Argenton et La Souterraine
- Cas Particuliers :
 - Les Aubrais : desservie par ailleurs par 21 A/R sur Paris-Orléans-Tours/Paris-Bourges-Montluçon et IC ECO Nantes et Bordeaux
 - 7 gares voient leurs dessertes augmenter (Vierzon, Châteauroux, la Souterraine, Brive, Gourdon, Souillac et Cahors)
 - 6 gares conservent au moins 90 % de leur volume de dessertes : PAZ, Issoudun, Argenton, Limoges, Uzerche et Montauban
- Des amplitudes conservées de/vers Paris :
 - LU MA ME JE VE :
départs 6h41 - 19h41 = idem
arrivées 8h19 - 23:19 = idem
 - SA :
départs 6h41 - 19h41 = + 1heure
arrivées 9h19 - 23:19 = idem
 - DI :
départs 7h41 - 19h41 = idem
arrivées 9h19 - 23:19 = idem

Les objectifs du schéma directeur

M François PHILIZOT

Préfet chargé d'une mission de concertation avec les territoires portant sur l'avenir des TET



Les objectifs du schéma directeur

- **Améliorer la qualité de service offert aux voyageurs**
- **Améliorer la compétitivité de l'offre TET et son articulation avec les TER**

Afin de rendre cet axe plus attractif et ainsi regagner des voyageurs, et consolider le bilan économique de la ligne.

Les enjeux sur l'axe POLT sont de plusieurs ordres, et concernent notamment la régularité, les temps de parcours et la coordination entre les circulations et les travaux.



Les leviers

Plusieurs leviers pourront être activés afin d'atteindre ces objectifs à court, moyen et long termes :

- Faire évoluer les schémas de dessertes (fréquence, politique d'arrêts, horaires), à l'horizon notamment du nouveau matériel roulant sur la ligne ;
- Améliorer la régularité des trains et les temps de parcours, en définissant le cas échéant les investissements à mener ;
- Planifier les travaux de manière à préserver au maximum les circulations ;
- Concevoir et développer les services à bord qui améliorent le confort et contribuent à transformer le temps de parcours en temps utile.

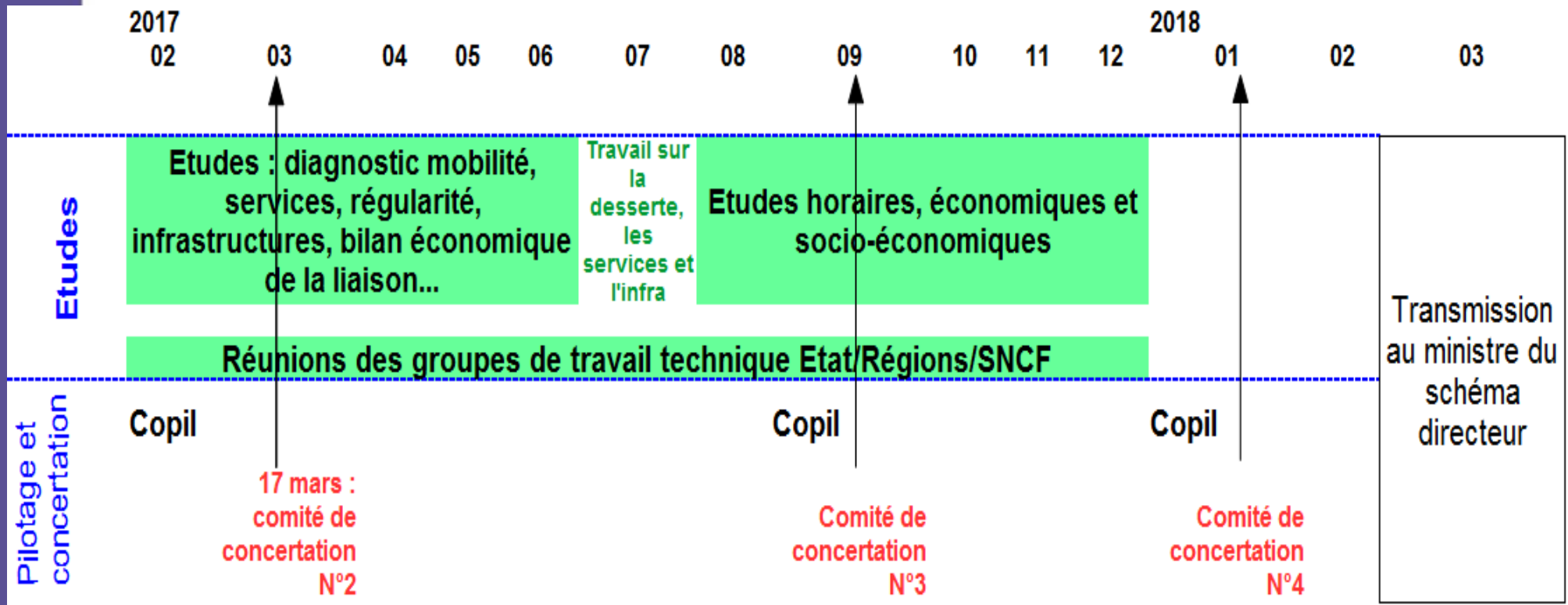


L'organisation

- Le comité de concertation, arrêté préfectoral de constitution en date du 23 juin 2016
 - présidé par le préfet Nouvelle-Aquitaine, appuyé par le préfet Philizot, en charge de la cohérence générale des schémas directeurs,
 - recueil des interventions et informations de tous les acteurs concernés, élus, parlementaires, associations, entreprises...
- La coordination entre autorités organisatrices de transport, État et Régions avec SNCF Réseau et SNCF Mobilités.
- Le comité de pilotage
 - animé par le préfet Philizot,
 - composé des services de l'État et de SNCF Réseau et SNCF Mobilités,
 - chargé de l'élaboration des schémas directeurs.



Le calendrier



Le programme d'études

- Afin d'atteindre les objectifs et de répondre aux enjeux, des études seront menées afin d'établir un diagnostic précis de la situation actuelle et de préciser et évaluer les améliorations à mettre en œuvre :
 - Études du marché et de la clientèle, analyse des besoins de mobilité sur l'axe,
 - Scénarios d'amélioration de la desserte actuelle et évaluation de leurs performances en termes de fiabilité et en termes économiques,
 - Planification des travaux d'infrastructure et coordination avec le service TET.



Merci



Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

<http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/>