



PRÉFET DE LA RÉGION OCCITANIE

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Toulouse, le 24 septembre 2018

Direction transports

DMSR/TT

SCHÉMA DIRECTEUR DE LA TRANSVERSALE SUD BORDEAUX-TOULOUSE-MONTPELLIER-MARSEILLE COMITÉ DE CONCERTATION DU 13 JUIN 2018

participants : cf. liste de présence jointe en annexe

pièces jointes : support de présentation

Monsieur le directeur régional de l'environnement de l'aménagement et du logement Occitanie, représentant le préfet de région, accueille les participants et les remercie de leur présence. Il rappelle l'engagement de l'État à donner un nouvel avenir aux trains d'équilibre du territoire (TET) ou trains Intercités. La feuille de route du Gouvernement a permis d'engager, en concertation avec les territoires sous l'égide du préfet François Philizot, un important travail de redéfinition de l'offre TET. Ces travaux ont conduit l'État à concentrer son action sur des lignes essentielles à l'aménagement du territoire national, dont la transversale sud Bordeaux-Toulouse-Montpellier-Marseille.

L'élaboration d'un schéma directeur de la transversale sud, qui relie l'Atlantique à la Méditerranée sur près de 700 km et traverse les régions Nouvelle-Aquitaine, Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur, a ainsi été décidée par le Gouvernement. La coordination de la démarche a été confiée à M. Pascal Mailhos, préfet de la région Occitanie.

Ce TET est l'une des trois lignes structurantes pour lesquelles l'État demeure autorité organisatrice des transports. La démarche s'inscrit donc une volonté politique de moderniser les TET en apportant une réponse adaptée aux besoins tout en assurant leur équilibre économique.

L'un des principes fondateurs du schéma directeur est une élaboration concertée avec les acteurs du territoire. Son ambition est de mieux adapter l'offre à la demande de la clientèle, mieux l'articuler avec les circulations TGV et TER et ainsi mieux répondre à court, moyen et long termes aux besoins de mobilité d'une population en forte croissance démographique dans les pôles urbains du sud de la France.

Un premier comité de concertation a permis en mars 2017 de partager la méthode et le diagnostic tout en formalisant les attentes des territoires traversés. Des réflexions ont ensuite été menées en étroite collaboration avec les régions par M. le préfet François Philizot, en charge d'une mission nationale sur le devenir des TET, qui a piloté les études ayant permis de construire des scénarios prospectifs de desserte.

L'objectif de la présente instance est de valider le scénario de desserte à mettre en œuvre à l'horizon 2020 pour proposer au Gouvernement un premier niveau de réponse à ce schéma dont l'élaboration se poursuivra pour intégrer les évolutions des territoires à moyen et long termes.

I. Contexte et enjeux

M. le préfet François Philizot rappelle le contexte de la démarche qui vise à donner une perspective à moyen et long termes aux trois lignes qui seront dotées d'un schéma directeur. Le travail entrepris depuis un peu plus d'un an est très riche. L'objectif est de transmettre un rapport intermédiaire formulant des propositions à la ministre des transports cet été.

Le présent comité de concertation fait suite à de nombreux échanges entre l'État, SNCF et les conseils régionaux, un travail qui a permis d'affiner les scénarios de desserte et les enjeux d'articulation des différentes offres ferroviaires tout en veillant à l'équilibre économique de la ligne.

La transversale sud se caractérise notamment par un fort cabotage. La logique de desserte doit donc prendre en compte les déplacements de longue et courte distances tout en trouvant un meilleur positionnement des liaisons dans les nœuds de correspondance.

L'horizon 2020 pour ce schéma directeur se justifie pleinement par les évolutions conséquentes que connaîtra la ligne et notamment la mise en œuvre complète du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM) avec ses deux gares, Montpellier – Sud-de-France et Nîmes – Pont-du-Gard. Les autres schémas retiennent, quant à eux, une échéance à l'horizon 2025 correspondant à la livraison d'un nouveau matériel roulant et l'aboutissement d'un important programme de travaux.

Le travail spécifique conduit sur la transversale sud intègre les réflexions sur la construction du service annuel ferroviaire 2020. M. le préfet François Philizot rappelle que, de façon temporaire de juillet 2018 à décembre 2019, des circulations TET dites grand sud (sans arrêt à Nîmes) basculeront sur le CNM. Ces circulations retourneront sur la ligne historique à l'horizon 2020.

Le schéma projettera l'avenir de la transversale sud après 2020. Cette échéance devra tenir compte de la programmation des grands projets d'infrastructures tels que la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) et le grand projet sud-ouest (GPSO).

Concernant le matériel roulant, la rénovation récente des rames permet d'en prolonger la durée de vie jusqu'à 2025. Au-delà, la question de leur remplacement se posera.

II. Objectifs et mise en œuvre

Le schéma directeur s'est vu attribuer des objectifs clairs. Il doit notamment :

- améliorer la qualité du service offert aux voyageurs et la robustesse des circulations,
- améliorer la compétitivité de l'offre TET et son articulation avec les offres TER et TGV (sur les court, moyen et long termes).

Comme indiqué précédemment, une remise à la ministre des transports des premières conclusions est prévue pour l'été 2018 afin d'assurer une mise en œuvre effective au service annuel 2020. À ce titre, le comité de concertation vise à présenter les résultats des études, informer sur les premières orientations, recueillir l'avis des territoires et faire le point sur les prochaines échéances.

III. Desserte actuelle

La desserte 2018 est déjà renforcée avec l'ajout de 2 allers-retours (AR) partiels supplémentaires à compter du mois de décembre 2017, dotant la transversale sud de 8 AR/jour avec une desserte plus importante pour de nombreuses gares de l'axe.

Les circulations s'organisent selon des trains caboteurs de 6 à 11 arrêts pour un meilleur temps de parcours de l'ordre de 6h10 et des circulations grand sud rapides avec des arrêts limités pour un meilleur temps de parcours de 5h50.

IV. Scénarios de desserte proposés à l'horizon 2020

La situation 2018 actualisée avec l'évolution des infrastructures a permis de déterminer un scénario de référence et deux scénarios prospectifs contrastés. Le scénario A répond à une logique de desserte unique selon un cadencement à 2 heures quand le scénario B promeut une meilleure complémentarité de l'offre TET avec les TER et les TGV, ainsi que le maintien d'une dichotomie caboteur/grand sud. Le tableau suivant présente une comparaison des scénarios :

COMPARAISON DES SCENARIOS		
Scénario de référence	Scénario de projet A	Scénario de projet B
PRINCIPAUX PRINCIPES DE CONSTRUCTION :		
→ Structure de la desserte globalement inchangée par rapport à 2018 → Accélération des temps de parcours → Intégration de la gare Nîmes-Manduel → Circulations TET sur la ligne classique	→ Une seule typologie de circulation → Desserte systématique de 8 gares → Cadencement toutes les deux heures → Retournement des trains en environ 1 heure à Marseille	→ Construction de deux typologies de circulation : Grand Sud et caboteur → Recherche d'une meilleure complémentarité IC et TGV → Davantage de liaisons partielles Marseille-Toulouse → Temps de retournement en environ 1 heure à Marseille
PRINCIPAUX AVANTAGES :		
→ Structure de la desserte globalement inchangée → Lisibilité commerciale liée au cadencement (pour les grandes gares)	→ Diminution des charges (~ -0,8%) et augmentation des recettes TET (~ 5,8%) -> amélioration du bilan TET → Légère amélioration des recettes TER → Lisibilité commerciale liée au cadencement pour toutes les gares → Robustesse de l'offre et correspondances facilitées	→ Augmentation plus forte des recettes TET (env. 7,9%) → Gares mieux desservies → 9^e aller-retour TET entre Toulouse et Nîmes
PRINCIPAUX INCONVENIENTS :		
❖ Roulements de matériel non totalement optimisés ❖ Temps de parcours similaires entre Grand Sud et caboteur ❖ Arrêts non systématiques dans les gares intermédiaires : rend l'offre peu lisible	❖ Absence d'arrêts à Arles, Sète et Marmande ❖ Pas d'amélioration au niveau de la complémentarité TGV sur Bordeaux-Toulouse	❖ Augmentation des charges (env. 2%) par rapport à la référence et pertes de recettes pour TER ❖ Peu de lisibilité commerciale, car absence de cadencement ❖ Robustesse de l'offre et correspondances plus difficiles, car 2 typologies de circulation

Au regard des objectifs fixés, il apparaît que le scénario A est plus satisfaisant. Des travaux en ateliers techniques ont été conduits avec les différentes autorités organisatrices et la SNCF. Ils ont conclu à une préférence pour le scénario A plus robuste, plus lisible commercialement, facilitant les correspondances et meilleur économiquement. Les partenaires ont également soulevé la nécessité de desservir les gares de Marmande, Sète et Arles. Un nouveau travail a permis de faire émerger un scénario Abis garantissant robustesse et lisibilité tout en intégrant les demandes des trois conseils régionaux.

V. Scénario de desserte améliorée

Afin de conserver un temps de parcours attractif, la proposition qui est faite est d'assurer une alternance des arrêts (clignotement) entre Agen et Marmande, entre Béziers et Sète et d'ajouter des arrêts en gare d'Arles. Cette disposition permet de doter Marmande de 2 dessertes par jour dans le sens est-ouest et d'une desserte par jour dans le sens ouest-est. La gare de Sète disposerait quant à elle de 2 arrêts par jour dans chaque sens. Le positionnement des arrêts est envisagé pour ne pas pénaliser les gares concernées : la gare « perdant » l'arrêt en raison du clignotement demeure desservie par une autre offre ferroviaire.

La desserte de la gare arlésienne répond à une autre logique. Il n'est pas commercialement envisageable d'organiser des clignotements entre Nîmes et Arles. L'objectif est de répondre aux besoins de mobilité pendulaire et la demande des acteurs locaux vise à positionner un arrêt vers 08h00 dans le sens ouest-est et un arrêt vers 18h00 dans le sens est-ouest.

La demande d'un arrêt à 8h00 a pu être intégrée sans impact majeur. En revanche, un arrêt vers 18h présente des risques non négligeables tels que des conflits avec TER et TGV ou encore une fragilisation de la robustesse liée à la réduction du temps de retournement en gare de Marseille-Saint-Charles en moins d'une heure. Il est donc proposé :

- de privilégier un arrêt vers 20h00 en mettant sous surveillance le dispositif pendant 6 mois afin de vérifier la robustesse des crochets à Marseille,
- d'en tirer les conclusions avant d'envisager un éventuel décalage de l'arrêt du soir vers 18h00 au service annuel 2022.

Le scénario Abis ainsi dessiné permet de conserver le principe d'un sillon unique avec une desserte fine du territoire. Il a pour conséquence un allongement du temps de parcours de 5 minutes pour les circulations qui marqueront un arrêt en Arles, une moins bonne lisibilité de la desserte et une légère dégradation du bilan économique par rapport au scénario A.

VI. Échanges avec les acteurs du territoire

La **FNAUT Aquitaine** regrette que les réflexions se limitent à une liaison Bordeaux-Marseille et demande a minima 2 trains jusqu'à Nice. Elle exprime aussi ses craintes quant à la qualité des correspondances en gare de Marseille-Saint-Charles.

Elle mentionne une erreur sur la desserte 2018 (pages 10 et 11 du support) concernant la desserte de Montauban.

Elle s'oppose au scénario A supprimant des dessertes. Le scénario Abis est plus intéressant mais nécessiterait d'être étoffé avec 3 arrêts dans chaque sens en gare de Sète, 2 arrêts dans chaque sens à Marmande et en gare d'Arles. Elle conteste l'utilité d'un arrêt en gare d'Arles vers 18h00 relevant d'un service TER et note avec intérêt le positionnement à 20h00. Elle demande que les enjeux touristiques d'Arles soient pris en compte.

La FNAUT se prononce clairement pour le scénario B. Une contre-proposition sera transmise.

M. Guerrinha du conseil régional Nouvelle-Aquitaine rappelle ses attentes quant au lancement d'une démarche complémentaire sur la liaison Bordeaux-Nantes.

Il rappelle que la gare de Marmande est passée de 7 à 5 puis 3 arrêts. Les élus demandent un minimum de 2 AR par jour.

Le conseil régional est favorable au cadencement à deux heures et appelle une réflexion structurée sur les nœuds de correspondance. Elle se satisfait du 8ème AR mais espère une offre supplémentaire en pointe le soir au départ de Bordeaux.

L'ASSECO CFD regrette que la gare de Béziers ne soit plus considérée comme un nœud ferroviaire en lien avec la ligne de l'Aubrac. Il sollicite par ailleurs l'expérimentation des trains à hydrogène.

Concernant la transversale sud, il regrette l'absence de données chiffrées des montées et descentes par gare. L'association est favorable au scénario Abis mais se montre réservée sur le clignotement entre Sète et Béziers dont l'impact sera significatif pour le cœur du Languedoc.

Pour les arrêts en gare d'Arles, la préférence va à un arrêt à 20h00 estimé plus adapté que celui de 18h00.

M. Grandjacquet – Association TGV Sud présente la problématique des arrêts en gare d'Agde dont le dynamisme touristique n'est plus à démontrer (plus d'un million de nuitées par mois en saison, équipement culturel majeur à l'horizon 2020). La saison s'étale désormais de Pâques à la Toussaint soit 6 mois de l'année. Une desserte de la cité agathoise bénéficierait davantage au cœur du Languedoc. Il regrette d'ailleurs l'absence de saisonnalité du schéma directeur, l'incohérence d'une démarche qui, selon lui, ignore les spécificités du territoire et l'absence d'étude des clientèles existantes et potentielles. Il conclut sur l'absence de clarté de la politique d'arrêts.

M. Dessaigne du conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur rappelle la demande initiale d'assurer le maintien d'une desserte suffisante en gare d'Arles. Le constat est négatif : passage de 6 à 2 arrêts, abandon de la desserte de Nice, alors qu'en Occitanie des solutions alternatives sont trouvées. Le conseil régional note un trou d'offre de 4 à 5 heures en pleine journée en gare d'Arles, situation qu'il considère inacceptable. Le territoire dispose d'un potentiel touristique fort qu'il est nécessaire d'intégrer (distinction période estivale, week-end et jours fériés, etc.).

La collectivité ne peut accepter les propositions faites en l'état. Elle réitère sa demande d'assurer un maximum d'arrêt en gare d'Arles ou d'engager une concertation sur la desserte globale pour pallier le trou d'offre. Par ailleurs, le conseil régional demande que soit poursuivie l'étude de l'arrêt de fin de journée dans le sens Nîmes-Arles vers 18h00 et non 20h00.

M. Alingri, vice-président transports à la communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée, confirme l'intérêt du territoire pour la connexion avec l'Aubrac et se montre favorable au scénario Abis bien que le clignotement proposé réduise la desserte en gare de Béziers. Il tient à souligner le caractère touristique du Grand Biterrois et propose en remplacement un clignotement entre Montpellier et Sète.

Les associations évoquent les enjeux d'articulation et d'interconnexion de la gare Montpellier-Sud-de-France et demandent des précisions sur la fréquentation des gares de la transversale sud.

M. le préfet François Philizot, après avoir entendu les différentes sollicitations, apporte des éléments d'éclairage :

- desserte de Marmande : Il est proposé de travailler une seconde desserte en fin d'après-midi pour équilibrer les deux sens de circulation. Quant à la possibilité de clignotement avec Agen évoquée par la FNAUT Nouvelle-Aquitaine, la mission autorité organisatrice des TET rappelle le principe fondateur d'amélioration de la robustesse et de la régularité. Les clignotements ont été pensés dans une logique de lisibilité des grilles et des dessertes par rapport à l'ensemble de l'offre. Ils intègrent également le poids démographique des agglomérations. La transversale sud dispose à l'heure actuelle d'une régularité faible de l'ordre de 74 %.
- desserte arlésienne : L'arrêt vers 20h00 rencontre un avis favorable. La demande de densification (passage de 2 à 4 arrêts) est entendue et sera examinée.
- gare de Sète : Bien que le dynamisme démographique de l'agglomération soit incontestable, la fréquentation de la transversale sud n'y est pas proportionnelle, vraisemblablement en raison de la proximité de Montpellier et de la densité de l'offre TER.
- gare d'Agde : L'État est très réticent à intégrer des arrêts dans cette gare dont l'offre touristique a été pensée et organisée pour et autour de la voiture. Le système touche à ses limites, l'ajout de nouveaux arrêts fragiliserait la robustesse en mettant en cause le temps de trajet dont l'objectif cible est de 5h55.
- gare de Béziers : Un clignotement des arrêts à Montpellier n'est pas envisageable, cela mettrait en péril l'équilibre économique de la ligne. L'État rappelle également la démarche d'expérimentation de deux ans mise en place sur l'Aubrac dont l'infrastructure est particulièrement dégradée.
- correspondances Bordeaux-Nantes : Une attention est bien portée sur les nœuds de correspondance pour articuler les offres Bordeaux-Nantes et Toulouse-Hendaye notamment.

M. Knipper (Intercités) apporte quelques précisions sur la fréquentation. La transversale sud a subi une véritable chute de fréquentation de 2011 à 2017. La tendance s'est inversée en 2017 avec une hausse de l'ordre de + 100 voyageurs par train. Une augmentation complémentaire de 7 % a été enregistrée pour le premier trimestre 2018.

Concernant les données TET des différentes gares mentionnées, il précise les données moyennes par train :

- | | | |
|------------------------|-------------------------|----------------------|
| - Béziers : 20 montées | - Marmande : 12 montées | - Arles : 14 montées |
| - Sète : 9 montées | - Agen : 27 montées | |

Il confirme par ailleurs l'absence de saisonnalité sur les gares arlésienne et sétoise et attire l'attention sur la perte de chiffre d'affaires de l'ordre de 150 K€ induit par clignotement mis en œuvre.

VII. Les prochaines étapes

La mission autorité organisatrice des TET (MAOT) rappelle :

- la nécessité de formaliser l'expression de besoin pour la programmation 24h du service annuel 2020 au 30 juin 2018,
- la remise d'un rapport intermédiaire à la ministre des transports courant juillet,
- la poursuite des études portant sur la robustesse et les services aux usagers au second semestre 2018.

Les réflexions seront également engagées sur les horizons de moyen et long termes.

Aux reproches formulés par les associations de ne pas être suffisamment consultées, M. le préfet François Philizot confirme la poursuite des comités de concertation regroupant l'ensemble des acteurs des territoires, instances permettant d'assurer l'enrichissement des réflexions et la transparence des schémas directeurs. Il rappelle en outre ses contacts très réguliers avec les associations en dehors des comités de concertation. Ces contacts ont d'ailleurs permis la prise en compte de nombreuses propositions de la FNAUT.

L'ensemble des sujets ayant été abordé, la séance est levée.

LISTE DES PRÉSENTS - Transversale Sud

24/09/2018

NOM	PRÉNOM	QUALITÉ	RÉGION DEPT	STRUCTURE	REPRÉSENTÉ(E)/ACCOMPAGNÉ(E) PAR
Arnal	Elie	consultant	75	Cabinet SMA	
Escafir	Jean-Louis		34	ASSECO CFDT	
Aviragnet	Joel	député(e)	31	parlement	Jean-Luc Picard
Barèges	Brigitte	maire	82	Montauban	Pierre-Antoine Levi et Brigitte Boucinha
Bascou	Jacques	président	11	communauté d'agglomération du Grand Narbonne	Damien Van Gastel
Beauchet	Bruno			SNCF Réseau	
Bory	Bertrand	responsable schémas directeurs	75	DGTM MAOT	
Boutier	Pierre	directeur	OC	SNCF réseau	
Charlot	Philippe	directeur projets et programme systèmes ferroviaires	75	SNCF	
Coudret	Alain	chargé de mission	NA	SGAR	
Delga	Carole	présidente	OC	conseil régional	Stéphane Bérard et Régis Chanteau
Delmotte	Hélène	chargée de mission	OC	SGAR	
Dessaigues	Bruno	directeur transports	PACA	conseil régional	
Dufour	Nathalie	Direction projets et programme systèmes ferroviaires	75	SNCF	
Fabre	Nadia	chargée de mission	PACA	SGAR	
Ferchaud	Patrick	chef de la mission	75	DGTM MAOT	
Broucaret	Christian		NA	FNAUT	
Bincteux	Philippe		OC	FNAUT	Jacques Ottaviani
Taché	Dominique			FNAUT	
Godillon	Christian	directeur	OC	DREAL	
Knipper	Michel	directeur	33	SNCF	
Kruger	Didier	directeur	OC	DREAL	
Lacas	Frédéric	président	34	communauté d'agglomération Béziers Méditerranée	Jacques Maurand et Claude Allingri
Lasnier Lachaise	Frédéric	mission ADDA	OC	SGAR	
Latouche	Antoine	directeur	OC	SNCF	
Ménard	Robert	maire	34	Béziers	Michel Herail
Méric	Georges	président	31	conseil départemental	Line Malric et Florence Saint-Paul
Meyer	V	chef de service	34	Montpellier métropole	
Moudenc	Jean-Luc	président	31	Toulouse Métropole	Michel Aujoulat
Mouly	Didier	maire	11	Narbonne	Guy Clergue
Nadot	Sébastien	député(e)	31	parlement	Pascal Morel
Nérard	Marie-Pierre	département mobilités	OC	DREAL	
Boisseau	Eric		PACA	MDD et NOSTERPACA	
Philizot	François	préfet	75	DIDVS	
Rascol	Jacques	directeur	OC	SNCF	Catherine Trevet
Rousset	Alain	président	NA	Conseil régional	Christophe Guerrinha
Grandjacquet	Louis	président		TGV Sud TE	
Tournay	Thomas	département mobilités	OC	DREAL	