



MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Mission autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire (MAOT)
Direction des services de transport



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

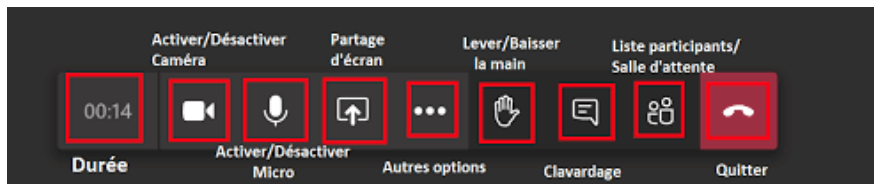
*Liberté
Égalité
Fraternité*

COMITÉ DE SUIVI DES DESSERTES DE LA TRANSVERSALE SUD

3 mars 2021

Quelques consignes pour le comité

Écoute et participation actives par une prise de parole en « levant la main » et / ou par écrit



Questions à la fin de chaque grande partie de la présentation

Toutes les interventions ne pourront être traitées en séance. Toutefois, l'ensemble des remarques et des questions posées par écrit qui n'auront pas été traitées à l'oral seront reprises et consignées dans la mesure du possible dans le compte-rendu transmis par la suite.

Échanges bienveillants et constructifs

Mixité des prises de parole

Sommaire

1. Le Comité de suivi des dessertes ferroviaires

- Création, composition et objectifs
- Calendrier de la démarche
- Rappel des conclusions du Comité de concertation du
13 février 2020

2. Bilan de la nouvelle desserte 2020

- Description et impact de la desserte
- Fréquentation et tarification
- Les principales correspondances

3. Robustesse et qualité de service

- Robustesse
- Qualité de service
- Accessibilité

4. Perspectives de moyen terme

- Programme des travaux 2023 - 2030
- Étude sur le renouvellement du matériel roulant
- Calendrier décisionnel

1. Le Comité de suivi des dessertes ferroviaires

Création, composition et objectifs

Rappel des conclusions du Comité de concertation du 13 février 2020

Le Comité de suivi des dessertes ferroviaires

Le Comité de suivi des dessertes ferroviaires est une instance créée par Loi pour un nouveau pacte ferroviaire du 27 juin 2018 précisée par le décret n° 2018-1364 du 28 décembre 2018

Objet

Il a pour objet la consultation de différents acteurs de la mobilité sur :

- Évolution / mise en œuvre de l'offre de mobilité
- Politique tarifaire
- Qualité des services (régularité, ponctualité et propreté)
- Informations aux usagers, notamment en situation dégradée
- Rénovation / acquisition du matériel roulant
- Accessibilité aux personnes à mobilité réduite

Les participants

- un représentant de l'État qui en assure la présidence
- un conseiller régional de chaque région desservie
- un conseiller départemental de chaque département desservi
- des conseillers municipaux
- représentant d'associations d'usagers
- représentant d'associations de personnes handicapées concernées

Le Comité de suivi des dessertes est notamment alimenté par les travaux conduits dans le cadre des Schémas directeurs des lignes TET et des plateformes d'axe, pilotés par l'État avec l'appui de SNCF Réseau.

Rappel des conclusions du Comité de concertation du 13 février 2020

Acteurs	Actions	Avancement au 1 ^{er} février 2021
MAOT SNCFR Régions	Recenser les besoins d'investissement de régénération et de modernisation de l'infrastructure aux horizons moyen et long termes	Échanges en cours avec les régions
MAOT SNCF Intercités SNCF Réseau	Évaluer l'impact sur l'exploitation de la ligne des arrêts à Arles	Évaluation conduite sur le SA 2020 et à poursuivre pour le SA suivant
MAOT	Réflexion sur la politique de dessertes à moyen et long terme en lien avec le choix du matériel roulant et le schéma national des services de voyageurs	En cours

2. Bilan de la nouvelle desserte 2020

Description et impact de la desserte

Fréquentation et tarification

Les principales correspondances

La desserte en 2020

Offre globale maintenue à 106 trains/semaine (iso le volume d'offre en 2019) :

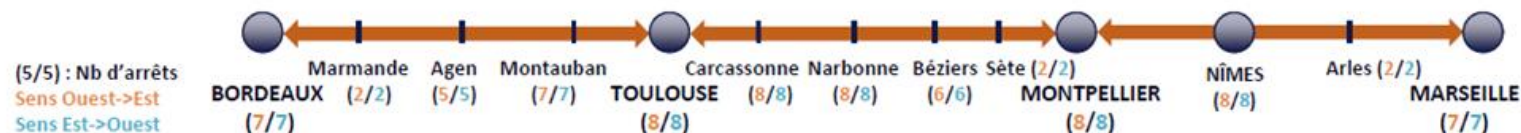
- 1 départ toutes les 2 heures de Bordeaux et de Marseille
- Décalage d'une heure de tous les IC au départ de Marseille : 1^{er} départ à 7h26 / dernier départ à 19h31 avec repositionnement des IC Toulouse – Bayonne – Hendaye et Bordeaux – Nantes pour maintenir la correspondance
- Fin des IC Grand Sud (desserte intermédiaire uniquement de Toulouse et Montpellier)

Différence entre offre semaine et week-end :

- Offre Bordeaux – Marseille maintenue les samedis et dimanches (6 A/R)
- Les IC Toulouse ⇄ Marseille ne circuleront pas les samedis et dimanches
- Bordeaux – Nîmes :
 - Sens Bordeaux vers Nîmes : ne circule pas le samedi
 - Sens Nîmes vers Bordeaux : ne circule pas le dimanche

La desserte en 2020

NOMBRE D'ARRÊTS PAR GARE :



EVOLUTION DE LA DESSERTE PAR RAPPORT AUX SA 2018/2019 :



La desserte en 2021

L'offre nominale de 2021 reste stable par rapport à celle de 2020 :

8 allers-retours par jour en semaine

6 allers-retours Bordeaux – Marseille
1 aller-retour Bordeaux – Nîmes
1 aller-retour Toulouse – Marseille

Politique d'arrêt identique :

- Desserte systématique de Montauban, Toulouse, Carcassonne, Narbonne, Montpellier et Nîmes
- Desserte de Marmande ou Agen ; Béziers ou Sète et Arles

Le plan de transport a néanmoins été adapté compte tenu du contexte lié à la crise sanitaire (déplacements moindres) :

7 allers-retours par jour sur les 8
sont maintenus depuis le 4 janvier 2021

6 allers-retours Bordeaux – Marseille
1 aller-retour Toulouse – Marseille

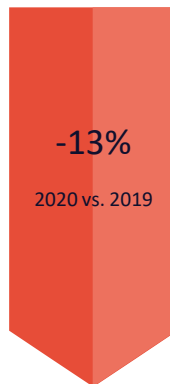
- Suppression de l'aller-retour Bordeaux – Nîmes

Fréquentation globale

Trafic global en 2020 : 2,16 millions de voyages

L'année 2020 n'est pas une année de référence

- mouvement social en début d'année
- crise sanitaire liée à la Covid-19 depuis mars



Trafic en 2020 : 1,68 millions de voyages sur les périodes de plan de transport normal*

La desserte omnibus des ex-Grand Sud et l'arrêt de desserte de Montpellier Sud-de-France sont porteuses dans la croissance du trafic

Trafic des ex-trains Grand Sud en 2020* : 490 403 voyages (+59 %)

TET-IC n°	Trafic (en voyages)		
	2019*	2020*	Évolution
4657	71 603	128 142	79 %
4663	73 859	117 742	59 %
4758	69 103	122 246	77 %
4764	94 708	122 273	29 %

Le 4758 (départ de Marseille à 9h32 / arrivée à Bordeaux à 15h26) et le 4657 (départ de Bordeaux à 8h34 / arrivée à Marseille à 14h33) portent les plus fortes évolutions

*La période 2020 prise en considération court du 1^{er} février au 15 mars et du 1^{er} juillet au 1^{er} novembre et du 17 au 31 décembre. Même temporalité en 2019.

Fréquentation par arrêt

Évolution de la fréquentation davantage sur le versant Est que Ouest de la ligne :

- Offre TGV entre Bordeaux et Toulouse (Inoui et Ouigo) avec une stabilité du volume de desserte pour ces 2 gares
- Desserte de la gare de Montpellier St-Roch exclusivement depuis 2020 (desserte de Montpellier Sud-de-France en sus en 2019) qui nous permet d'assurer les correspondances avec l'offre régionale Occitanie
- Desserte systématique de Nîmes, Narbonne, Carcassonne

Des villes bénéficient d'une hausse de leur volume d'arrêt générant une forte hausse du trafic

Exemple : Narbonne, Montauban et Nîmes

Marseille avec 7 AR/jour (iso 2019)

Croissance de son trafic de 17 % par rapport à 2019

Pertes de trafic portent principalement sur les 3 gares les moins fréquentées (Marmande, Sète et Arles)

Gares pour lesquelles l'offre a été rationalisée. Ces 3 gares représentent 2,3 % de la somme des montées-descentes de la ligne.

Développement des déplacements longue distance

Les OD longue distance (supérieures à 300 Km) ont progressé de 13 %.
Exemple : Bordeaux – Marseille (+ 30 %), Marseille – Narbonne (+138 %).
Ces OD longue distance représentent 36 % du trafic global

Focus



Arles

- Contexte : Demande de la Région Sud de repositionner l'arrêt à Arles vers 17h45 au lieu de 19h45 aujourd'hui (train à destination de Marseille)
- A priori faisable pour la production SNCF Intercités
- A l'étude côté SNCF Réseau pour le service annuel 2022 (étude sillons + robustesse)



Pour permettre d'assurer en robustesse l'arrêt Arles dans la situation actuelle, il s'est avéré indispensable de permuter des circulations TET et TER de la Région Sud.

La tarification

- **Toulouse - Bordeaux :**
90% des billets vendus à moins de 20€ sur novembre/décembre.
La fourchette de prix actuelle est entre 18 et 33€ (vacances scolaires). Pendant les vacances de Noël le Panier moyen était de 17€.
- **Marseille - Toulouse :**
70% des billets vendus à moins de 30€ sur novembre/décembre.
La fourchette de prix actuelle est entre 24 et 57€. Pendant les vacances de Noël le Panier moyen était de 30€.
- **Marseille - Montpellier :**
83% des billets vendus à moins de 15€ sur novembre/décembre.
La fourchette de prix actuelle est entre 13 et 21€. Pendant les vacances de Noël le Panier moyen était de 13€.
- **Toulouse - Montpellier :**
63% des billets vendus à moins de 20€ sur novembre/décembre.
La fourchette de prix actuelle est entre 15 et 30€. Pendant les vacances de Noël le Panier moyen était de 21€.

*À noter : les prix sont en seconde classe (représentation majoritaire à 85% des billets vendus, avec un écart tarifaire d'environ 6€ pour la 1^{ère} classe)

Les correspondances en 2020

Correspondances à Marseille*	Taux de correspondance (en voyages)		Évolution
	2019**	2020**	
Vers Nice	22 %	19 %	- 3 pts
Depuis Nice	22 %	19 %	- 3 pts

*Depuis/vers les gares desservies entre Marseille et Nice

Correspondances à Narbonne*	Taux de correspondance (en voyages)		Évolution
	2019**	2020**	
Vers Port Bou	23 %	31 %	+ 8 pts
Depuis Port Bou	20 %	31 %	+ 11 pts

*Depuis/vers les gares desservies entre Narbonne et Port Bou

Correspondances à Marseille :

- Presque 2 clients sur 10 qui prennent ou quittent le TET sont en correspondance
- Même si la part de clients en correspondance est en légère baisse par rapport à 2019 (-3 points), ce sont 12 % de voyages supplémentaires en transit par rapport à 2019 (le trafic global de la gare de Marseille a bondi de 17 % par rapport à 2019)
- Toulon et Nice représentent 64 % du trafic en correspondance

Correspondances à Narbonne :

- 3 voyageurs sur 10 qui prennent ou quittent le TET sont en correspondance
- En progression par rapport à 2019, lié au volume d'arrêt plus important en 2020 (Narbonne est desservi systématiquement depuis 2020 et effet lié à la période estivale)
- Le volume de voyages en correspondance a augmenté de 176 % par rapport à 2019

**La période 2020 prise en considération court du 1^{er} février au 15 mars et du 1^{er} juillet au 1^{er} novembre et du 17 au 31 décembre. Même temporalité en 2019.

Les correspondances en 2020

Correspondances à Toulouse*	Taux de correspondance (en voyages)		Évolution
	2019**	2020**	
Vers Pau	6 %	8 %	+ 2 pts
Depuis Pau	5 %	9 %	+ 4 pts
*Toulouse : depuis/vers les gares desservies entre Toulouse et Pau, par IC et TER			

Correspondances à Toulouse :

- Moins d'un client sur 10 qui prend ou quitte le TET est en correspondance
- Offre stable de la TS en termes de volume de desserte et
- Repositionnement de l'offre TET Toulouse – Bayonne – Hendaye
- Toutefois, le volume de voyages pour lesquels une correspondance se fait à Toulouse a augmenté de 55 % par rapport à 2019.

Correspondances à Bordeaux*	Taux de correspondance (en voyages)		Évolution
	2019**	2020**	
Vers Nantes	5 %	7 %	+ 2 pts
Depuis Nantes	4 %	6 %	+ 2 pts
*Bordeaux : depuis/vers les gares desservies entre Bordeaux, La Rochelle et Nantes, par IC et TER			

Correspondances à Bordeaux :

- Moins d'un client sur 10 qui prend ou quitte le TET est en correspondance
- Offre stable de la TS
- Repositionnement de l'offre TET Bordeaux – Nantes (offre autocar entre Nantes et La Rochelle depuis le 6 janvier 2020).
- Pour autant, ce sont 56 % de voyages supplémentaires en correspondance.

**La période 2020 prise en considération court du 1^{er} février au 15 mars et du 1^{er} juillet au 1^{er} novembre et du 17 au 31 décembre. Même temporalité en 2019.

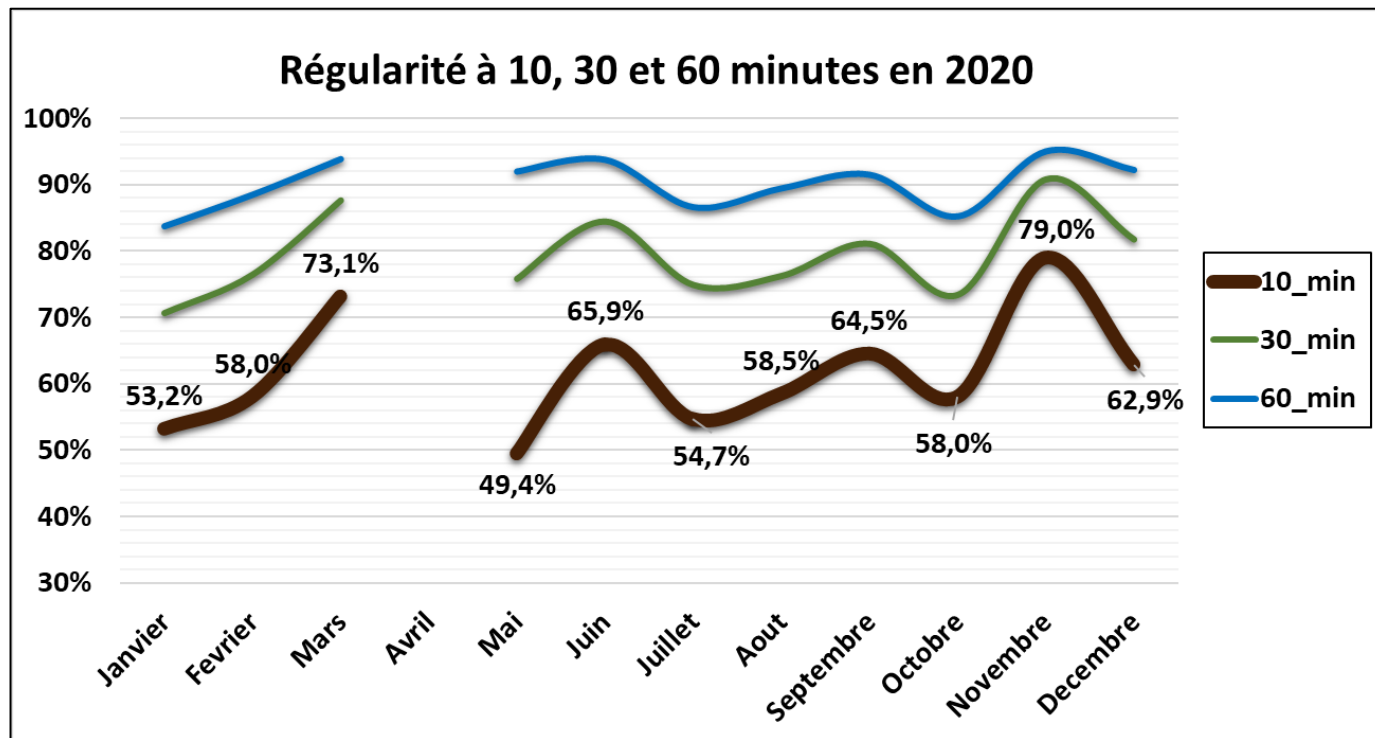
3. Robustesse et qualité de service

Robustesse

Qualité de service

Accessibilité

Régularité

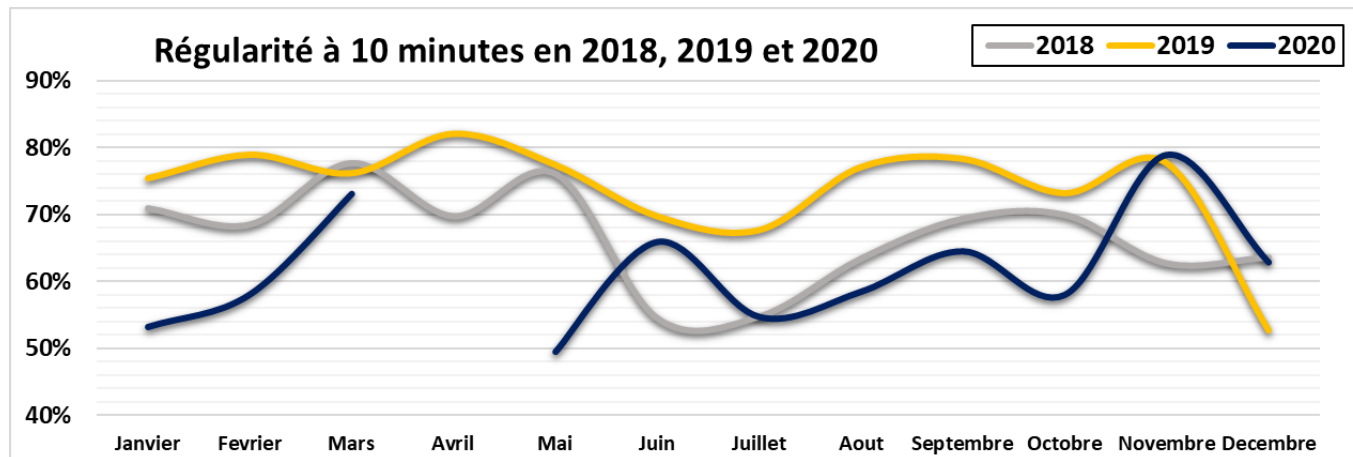


Une régularité très basse en 2020

- Un mois de janvier marqué par les mouvements sociaux
- Une reprise très difficile après la période de confinement
- Une limitation de vitesse dans le tunnel de la Nerthe, proche de Marseille, très pénalisante

Régularité

Régularité	2018	2019	2020	Évolution 2020/2019
10 minutes	67%	75%	61%	-15 pts
30 minutes	83%	87%	79%	-8 pts
1h	93%	94%	90%	-5 pts



Une dégradation de la régularité entre 2019 et 2020

- Chute de la régularité à 10 minutes de 15 à 20 points
- Hausse des grands retards de plus de 30 minutes de 16%

Actualités de la ligne - robustesse



- Un axe très fréquenté par tous types de trafics voyageurs (TER – de 30 à 40 t/j- , Intercités -15 t/j- , TGV -10 à 15 t/j-) et fret (20 t/j), avec des problématiques de régulation complexes en cas d'aléas (application des règles de priorité , gestion de l'espacement et des arrêts en gare, impossibilités de dépassement) et une infrastructure parfois limitée en équipements de performance (Bloc Automatique à Permissivité Restreinte R et pas d'Installation Permanente de Contre Sens sur une partie du parcours en Nouvelle Aquitaine)



- Une ligne sensible aux aléas climatiques (pluies abondantes et inondations, vents violents) et aux phénomènes saisonniers (incendie aux bords des voies, patinages et enrayages, givre).



- Une infrastructure âgée en cours de renouvellement (travaux de voie) et de modernisation, fragile sur la signalisation électrique et pénalisée par un nombre très importants de Passages à Niveau (exemple : 134 PN entre Bordeaux et Toulouse, un PN tous les km en moyenne entre La Réole et Tonneins en Nouvelle Aquitaine).



- Une robustesse fragilisée par les chantiers à fort impact capacitaire et les limitations de vitesses qu'ils imposent. L'adaptation des sillons n'est pas systématique par suite des multiplications de variantes à traiter et de la saturation des structures de tracé des horaires, augmentant le taux d'irrégularité lié au « tracé des horaires » de plusieurs points (Cf chantier sur la zone de Tonneins, sur le remblai d'Arles, ou dans le tunnel de St Louis à Marseille pour 2021).

Plan d'action de court terme sur la robustesse

Fait fin 2020

- Modification du plan de transport TER pour mieux traiter les arrêts en gare d'Arles
- Attribution de linéaire de voie de service sur le plateau de Marseille Saint Charles
- Travaux en urgence sur les voies de services en gare de Bordeaux

En cours début 2021

- Expérimentation d'une régulation de bout en bout sur l'axe avec le Centre National des Opérations, le Centre de Supervision IC et les 4 Centres de Gestion Opérationnels des Circulations concernés
- Mise en œuvre prioritaire des Plans d'Action du programme PERL (PERformance en Ligne) sur la caténaire, la Signalisation Electrique et les Passages à Niveau
- Expérimentation des standards H00 de ligne et poursuite du déploiement du programme H00 en gare
- Déploiement du programme H00 Travaux pour les gros chantiers de l'année

Travaux du deuxième semestre 2020

Travaux ayant un impact sur les circulations et sur les plans de transports, impact lié à des Limitations Temporaire de Vitesse (LTV), ou ayant lieu lors d'Opérations Coup de Poing (OCP) avec fermeture de ligne sur plusieurs jours :

Travaux du remblais d'Arles

- Mise en transparence hydraulique avec création de 8 ouvrages pont rail
- Les travaux commencés en 2019 ont été poursuivis en 2020, mais pas terminés à cause du confinement (l'opération programmée en mai n'a pas pu être réalisée)
- Adaptation du plan de transport : réduction de l'offre et déroutement de certains IC via Cavaillon et Avignon

Travaux du tunnel de la Nerthe (Provence-Alpes-Côte d'Azur)

- Confortement de la voute et travaux de voie
- Une partie des travaux n'a pas pu être faite pendant le confinement, et ce chantier traité en priorité nationale a été prolongé jusqu'en novembre → temps de parcours rallongés mais plan de transport maintenu

Remplacements d'appareil de voie à Tonneins

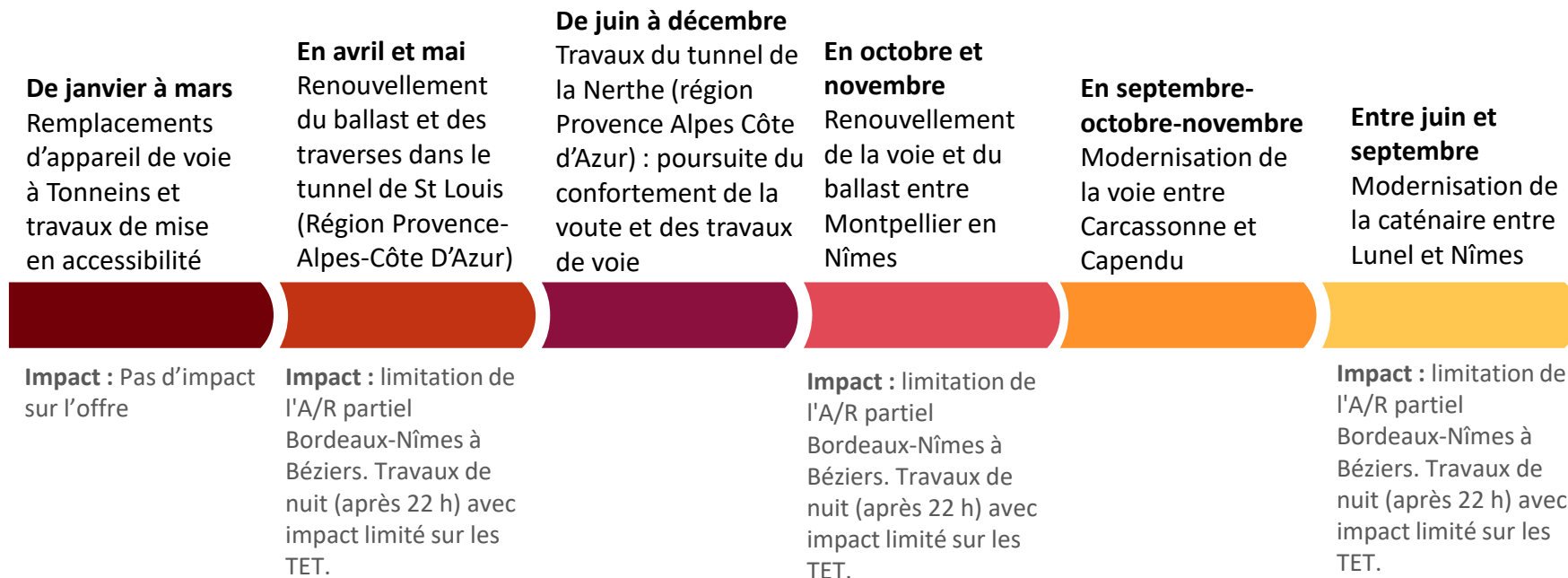
- Sur plusieurs week-ends en octobre / novembre

Mise en service de la commande centralisée du réseau sur Toulouse

- Sur un week-end prolongé à la fin octobre
- Adaptation du plan de transport : aucune circulation ferroviaire, substitution routière de Bordeaux à Marseille

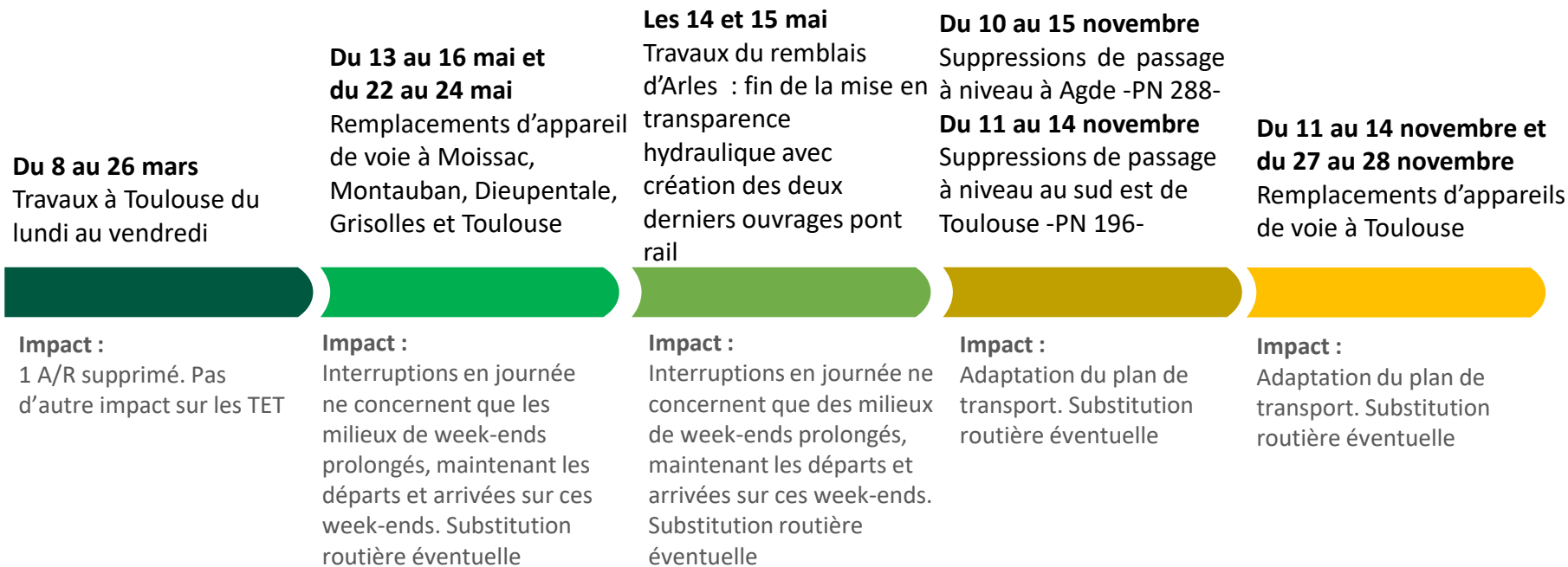
Travaux majeurs prévus en 2021

Travaux avec Limitation Temporaire de Vitesse :



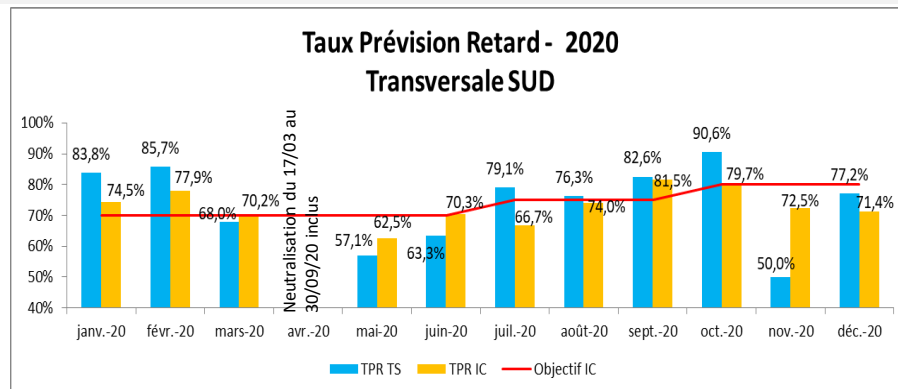
Travaux majeurs prévus en 2021 (suite)

Travaux réalisés lors d'une Opération Coup de Poing :



Information voyageur et satisfaction voyageur

Principaux indicateurs de performance



Cumul
2020

	Transversale Sud	Intercités
Taux de prévision de retard	79,6%	73,9%
Nombre Circulations Reprise dans le calcul	608	1854
H-20 minutes	94,1%	94,4%

Commentaires

Taux Préviation Retard : Les résultats 2020 suivent malheureusement les courbes de la crise sanitaire. Néanmoins, l'engagement des équipes de nos gares originaires et de notre centre opérationnel (CSIC) a permis de maintenir un cap satisfaisant. Ainsi, le résultat cumul 2020 pour les acteurs de Transversale SUD à 79,6% est excellent (73,9% pour le périmètre INTERCITES). Pour rappel, le résultat TPR IC de 2019 était de 59,1%.

La multiplication et la gestion des plans de transports adaptés du fait de la crise sanitaire ont eu des répercussions sur les gestes métiers escales. Ces difficultés se sont rapidement diluées lors des différentes phases grâce à l'énergie déployé par les équipes locales ainsi qu'à l'accompagnement des process et gestes métiers identifiés perfectibles.

Pro-activité : Les directives de Gares & Connexions sont appliquées : les résultats de l'affichage en gare à H-20 sont excellents.

Satisfaction voyageur

	2019	2020	Evolution
Rapport qualité / prix	80%	82%	+2 pts
Sat client globalité du voyage	91%	90%	-1 pt
Sat client globale à bord	94%	91%	-3 pts
Sat propreté des toilettes	58%	53%	-5 pts
Sat globale Restauration	96%	96%	
Visibilité chef de bord	69%	70%	+1 pt
Qualité Info chef de bord	95%	97%	+2 pts
Disponibilité chef de bord	95%	95%	

- ✓ Une satisfaction générale qui reste élevée malgré la crise sanitaire à 90%
- ✓ Une satisfaction sur la disponibilité et l'information délivrée par les chefs de bords très élevée
- ✓ Une visibilité des chefs de bord qui doit encore s'améliorer
- ✓ La propreté des toilettes est le point noir sur la ligne (53%) malgré les actions déployées auprès des technicentres et prestataires de nettoyage (passage en crochets courts à Marseille en 2020) et la présence de nettoyage à bord

Plan d'action qualité de service

1. Accompagnement et renforcement managérial

- Déclinaison d'objectifs à l'équipe sur la relation et l'information aux clients
- Animation directe par Intercités des équipes des contrôleurs de la Transversale Sud dédiés aux trains Intercités depuis le 1^{er} octobre 2019

2. Plan d'actions Nouvelle Relation Client et Information Voyageurs en situation normale

- Lancement du WIFI à bord le 05 février à 94% du parc équipé
- Augmenter la visibilité, le contrôle et l'information à nos clients (taux de contrôle en progression de 5 points en 2020)

3. Focus sur l'Information en situation perturbée

- Améliorer la prise de parole à bord (standards 5'10'15'..)
- Faire connaître à nos clients tous les outils de suivi en temps réel de leurs voyages (l'assistant SNCF, les alertes trains...)

Rénovation de 15 voitures et mise en service du WiFi

Afin de compléter la modernisation du parc de la Transversale Sud, 15 voitures supplémentaires bénéficient de la rénovation « ARO », financée par l'État

- 2 voitures en 2019 – 8 en 2020 – 5 en 2021 (dernière voiture en juillet 2021)
- Réalisation par SNCF Voyageurs au technicentre industriel de Périgueux
- La rénovation des 15 voitures s'élève à 8,2 M€ (550 k€ par voiture environ)

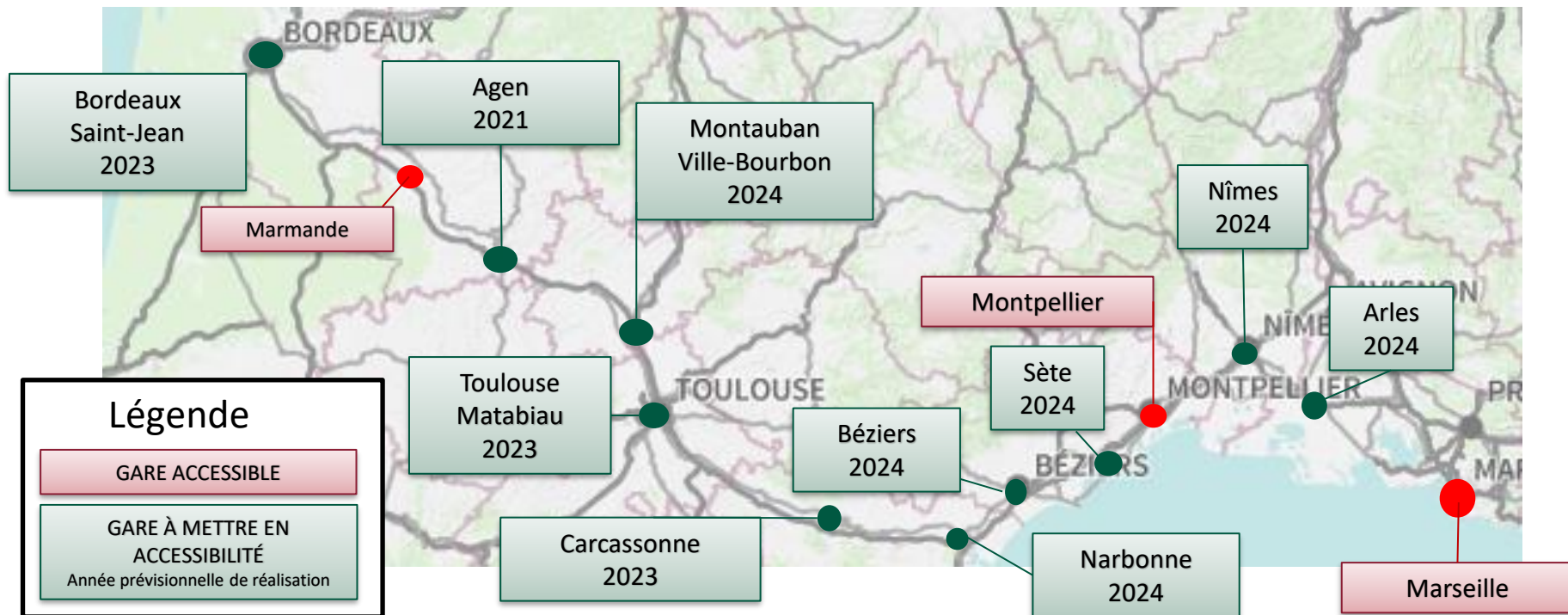
Lancement du WiFi sur la Transversale Sud le 5 février 2021

- À cette date, le parc de voitures ARO est équipé à hauteur de 94%. Les 132 voitures de ce parc seront toutes équipées d'ici mi juin 2021
- Les quelques voitures SRO servant de réserve ne seront pas équipées de WiFi
- L'équipement WiFi représente un investissement de 4,7 M€ pour 132 voitures

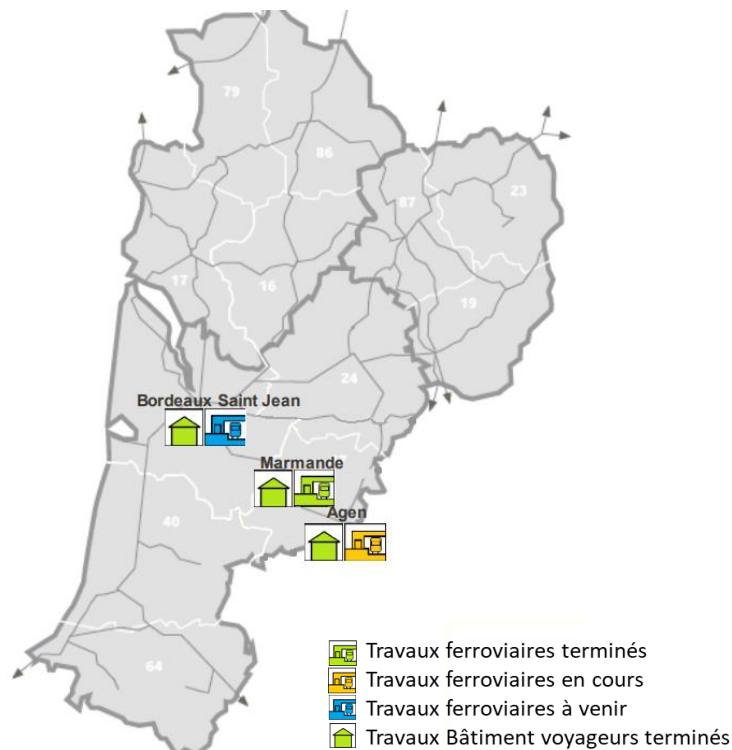


Accessibilité aux personnes à mobilité réduite

Programme prévisionnel de mise en accessibilité des gares desservies par le TET



Accessibilité : détails sur la Région Nouvelle-Aquitaine



✓ Gare de Bordeaux-Saint-Jean

- Le bâtiment voyageurs est accessible
- Concernant les quais, une nouvelle solution pour la mise en accessibilité de la gare de Bordeaux a été présentée aux partenaires le 06/11 permettant de réduire la durée du chantier et son impact sur la circulation : travaux possibles en 2021-2022
- Appels d'offres en cours pour lancement des travaux en mars 2021
- COFIL décisionnel avec les partenaires prévu d'ici la fin de l'année sur la base des résultats des appels d'offres

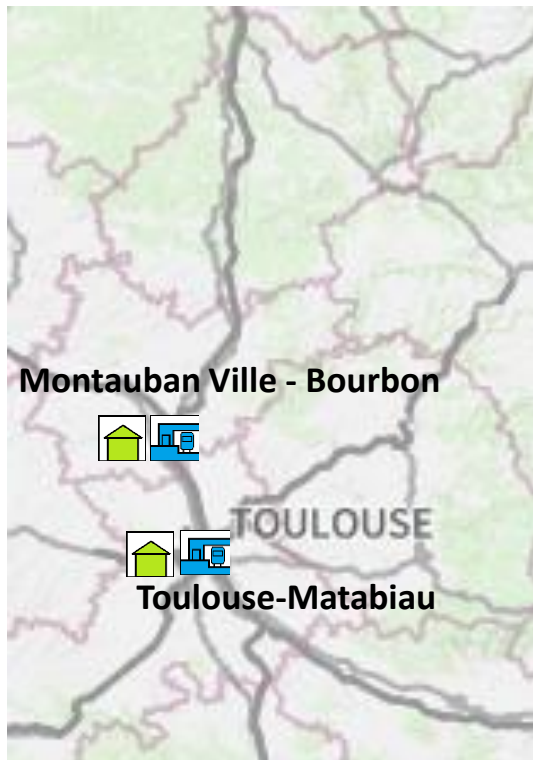
✓ Gare de Marmande

- Quais et bâtiment voyageurs sont accessibles

✓ Gare d'Agen

- Bâtiment voyageurs accessible
- Concernant les quais, les principaux travaux de mise en accessibilité ont été réceptionnés et mis en service en décembre 2019
- Travaux restants à réaliser : déplacement d'équipements de quais (caméras, écrans TFT) en octobre et novembre 2020, aménagement du souterrain en décembre 2020 et janvier 2021

Accessibilité : détails sur la Région Occitanie



Gare de Montauban Ville - Bourbon

- Le bâtiment voyageurs est accessible
- Les études sont en cours pour ajouter une passerelle équipée d'un ascenseur sur le quai 1 et sur le quai 2 et les mettre aux normes d'accessibilité en 2024

Gare de Toulouse-Matabiau

- Le bâtiment voyageurs est accessible
- Les études se finalisent pour débuter les travaux début 2022 :
 - doubler les largeurs de circulations principales en gare
 - améliorer l'accès au bâtiment voyageur depuis le souterrain nord
 - ajouter un ascenseur sur les quais 2, 3 et 4



Travaux ferroviaires terminés



Travaux ferroviaires en cours



Travaux ferroviaires à venir



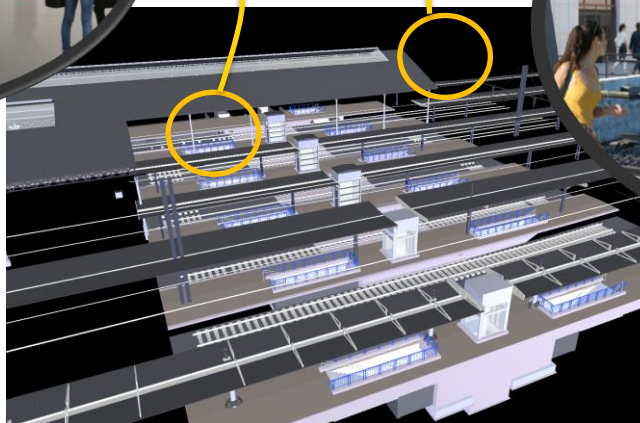
Travaux Bâtiment voyageurs terminés

Accessibilité : focus sur la Gare de Toulouse-Matabiau



Projet de suppression de l'élévateur entre le passage souterrain nord et le hall 1 et création d'un ensemble composé d'un escalier fixe, de deux escaliers mécaniques et de deux ascenseurs

Vue de principe depuis le passage souterrain nord vers le hall 1



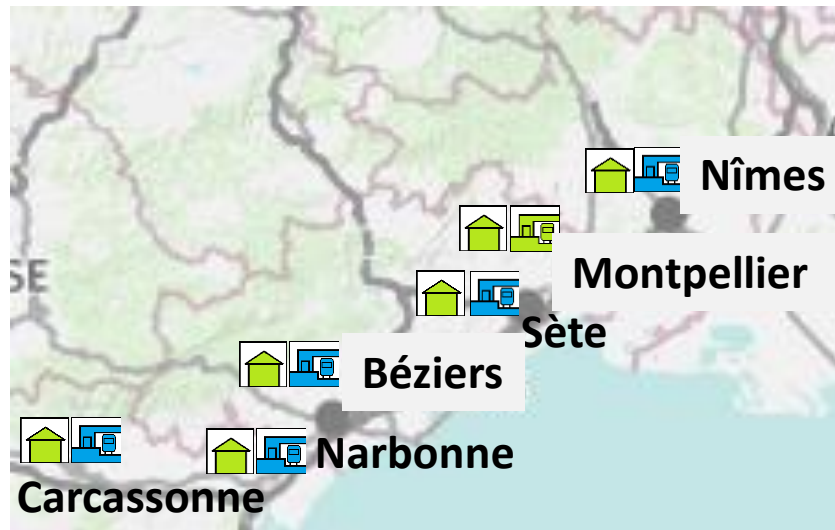
Projet d'équiper chaque quai d'un ascenseur
Vue de principe des quais



Projet de nouvel espace PMR

Vue de principe du rez-de-chaussée depuis le quai 1

Accessibilité : détails sur la Région Occitanie



-  Travaux ferroviaires terminés
-  Travaux ferroviaires en cours
-  Travaux ferroviaires à venir
-  Travaux Bâtiment voyageurs terminés

Gare de Montpellier-Saint-Roch : accessible

Gare de Nîmes

- Le bâtiment voyageurs est accessible
- Les études sont en cours pour renouveler et compléter les équipements existants d'accessibilité

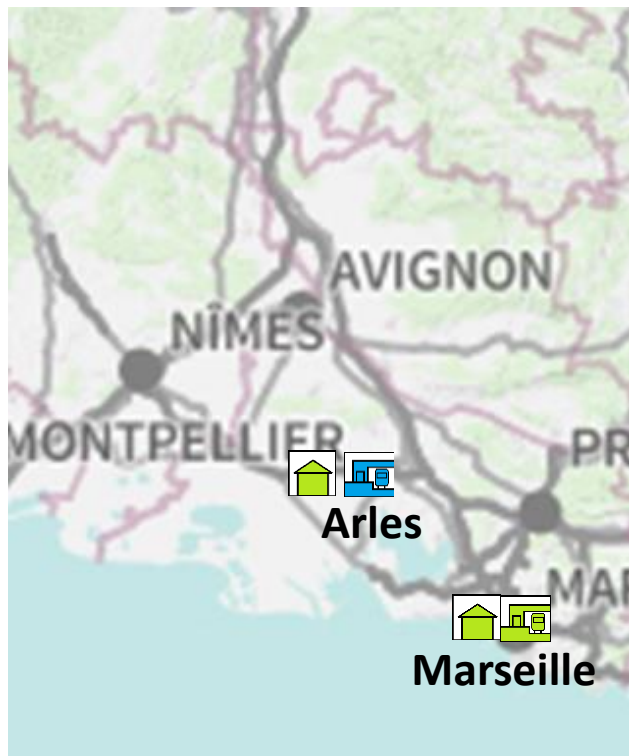
Gare de Carcassonne et Narbonne

- Le bâtiment voyageurs est accessible
- Les études sont en cours pour mettre aux normes les quais et le souterrain et l'équiper d'un ascenseur par quai

Gare de Béziers et Sète

- Le bâtiment voyageurs est accessible
- Les études sont en cours pour mettre aux normes les quais et créer une passerelle ferroviaire et urbaine avec ascenseurs

Accessibilité : détails sur la Région Sud



Gare de Marseille Saint-Charles : accessible

Gare de Arles :

- Le bâtiment voyageurs est accessible
- Les études sont en cours pour mettre les quais en accessibilité: EP validé par les partenaires, rendu étude AVP mi-2021
- Pose de 2 ascenseurs et rehaussement des quais



Travaux ferroviaires terminés

Travaux ferroviaires en cours

Travaux ferroviaires à venir

Travaux Bâtiment voyageurs terminés

4. Perspectives de moyen terme

Programme des travaux 2023 – 2030

Étude sur le renouvellement du matériel roulant

Calendrier décisionnel

Le schéma illustre la ligne à grande vitesse Bordeaux-Marseille, avec les aménagements prévus. La ligne principale est représentée par une ligne grise ondulée. Les stations principales sont indiquées par des cercles noirs : BORDEAUX, MARMANDE, AGEN, MONTAUBAN, TOULOUSE, CARCASSONNE, NARBONNE, BEZIERS, SETE, MONTPELLIER, MARSEILLE. Des branches et des aménagements sont indiqués par des lignes de couleur et des points :
 - Bordeaux : Aménagements liés au SEM de Bordeaux (orange), AFSB (orange).
 - Agen : RB de Moissac (bleu).
 - Montauban : AFNT (orange), Développement CCR de Toulouse (vert).
 - Toulouse : Modernisation du nœud de Toulouse (orange), Grand Matabiau / Quais d'Oc. Création de la halte de Labège La Cadène (orange).
 - Carcassonne : Allongement du raccordement de Narbonne et RVB (bleu).
 - Narbonne : Régénération du Tunnel de MALPAS (rose), BAL Nîmes - Lunel (vert).
 - Béziers : RVB Nîmes-Beaucaire (bleu), RG du Tunnel de Beaucaire (rose), Télécommande du secteur de Tarascon (vert).
 - Montpellier : CCR Ouest Provence (vert), Régénération du Tunnel de la NERTHE (rose), Séparation des flux à Marseille (orange).
 - Marseille : RVB Nîmes-Beaucaire (bleu), RG du Tunnel de Beaucaire (rose), Télécommande du secteur de Tarascon (vert).

- Renouvellement voie et caténaire
- Renouvellement ouvrages d'art
- Renouvellement de la signalisation
- Opérations de développement

**+ programme de renouvellement d'aiguillages
sur Bordeaux, Montauban, Toulouse, Narbonne,
Sète, Montpellier, Nîmes et Marseille**

+ Travaux en gare et allongements de quais sur le périmètre de la Région Occitanie

Impacts prévisionnels 2023–2030 (avec les éléments connus à date)



Processus de choix pour le renouvellement du matériel roulant

5 scénarios

	Desserte Matériel	Ligne classique	LGV Montpellier- Marseille (CNM + LN5)	Toutes LGV (GPSO + LNMP + CNM + LN5)
Marché cadre	AMLD V200			
Appel d'offres	V230 / V250			
	V300 / V320			

Estimation

- de l'investissement (roulements – coût des rames)
- des recettes : liées au temps de parcours et à la politique de desserte
- des charges : maintenance, énergie, péages, gares, etc.

Processus de choix pour le renouvellement du matériel roulant de la Transversale Sud

- **L'échéance de renouvellement des voitures de la Transversale Sud est essentiellement 2027**
 - **La construction d'installations de maintenance nécessite au minimum 4 ans**
 - **Une tranche optionnelle au marché AMLD doit être commandée au plus tard 14 mois avant la dernière livraison en cours**
 - La date limite pour une commande dans le cadre du marché AMLD est fin 2024
 - La dernière livraison de la tranche ferme AMLD est prévue en mars 2026
 - **Pour un nouveau matériel roulant, un processus via un loueur ou via un exploitant nécessite au minimum 5 ans entre la procédure d'appel d'offres de l'intermédiaire, le développement et la construction du matériel**
- **Le lancement du processus de renouvellement du matériel roulant de la Transversale Sud doit intervenir au plus tard début 2022**
- **Une décision interministérielle pour les caractéristiques techniques de ce matériel roulant est souhaitable pour fin 2021**

MERCI

Annexes

La desserte en 2020

N° moyen de transport		4651	4655	4657	4659	4661	4663	4665	4669
Point de parcours	Origine	TOULOUSE MATABIAU	BORDEAUX-SAINT-JEAN	BORDEAUX-SAINT-JEAN	BORDEAUX-SAINT-JEAN	BORDEAUX-SAINT-JEAN	BORDEAUX-SAINT-JEAN	BORDEAUX-SAINT-JEAN	BORDEAUX-SAINT-JEAN
	Destination	MARSEILLE SAINT-CHARLES	MARSEILLE SAINT-CHARLES	MARSEILLE SAINT-CHARLES	MARSEILLE SAINT-CHARLES	MARSEILLE SAINT-CHARLES	MARSEILLE SAINT-CHARLES	MARSEILLE SAINT-CHARLES	NÎMES
	Durée du parcours	03:42:0	05:54:0	05:59:0	05:54:0	05:54:0	05:59:0	05:54:0	04:48:0
	Distance du parcours KM	425	682	682	682	682	682	682	554
	BORDEAUX-SAINT-JEAN	BX	-	06:34	08:34	10:34	12:34	14:34	18:34
	MARMADE	MMD	-	-	09:11/12	-	-	-	19:11/12
	AGEN	AN	-	07:37/39	-	11:37/39	13:37/39	15:37/39	17:37/39
	MONTAUBAN VILLE BOURBON	MBN	-	08:14/16	10:14/16	12:14/16	14:14/16	16:14/16	18:14/16
	TOULOUSE MATABIAU	TE	06:46	08:41/46	10:41/46	12:41/46	14:41/46	16:41/46	18:41/46
	CARCASSONNE	CCE	07:28/30	09:28/30	11:28/30	13:28/30	15:28/30	17:28/30	19:28/30
	NARBONNE	NA	07:58/01	09:58/01	11:58/01	13:58/01	15:58/01	17:58/01	19:58/01
	BÉZIERS	BS	08:14/17	10:14/17	-	14:14/17	16:14/17	18:14/17	20:14/17
	SÈTE	STE	-	-	12:40/42	-	-	-	22:40/42
	MONTPELLIER SAINT-ROCH	MPL	08:53/57	10:53/57	12:53/57	14:53/57	16:53/57	18:53/57	20:53/57
	NÎMES	NI	09:22/25	11:22/25	13:22/25	15:22/25	17:22/25	19:22/25	21:22/25
	ARLES	ARS	-	-	13:47/49	-	-	19:47/49	-
	MARSEILLE SAINT-CHARLES	MSC	10:28	12:28	14:33	16:28	18:28	20:33	22:28
Régime de circulation		SF SDF	Q	Q	Q	Q	Q	Q	SF SA

La desserte en 2020

N° moyen de transport			4752	4756	4758	4760	4762	4764	4766	4770
Point de parcours	Origine		NÎMES	MARSEILLE SAINT-CHARLES	MARSEILLE SAINT-CHARLES	MARSEILLE SAINT-CHARLES	MARSEILLE SAINT-CHARLES	MARSEILLE SAINT-CHARLES	MARSEILLE SAINT-CHARLES	MARSEILLE SAINT-CHARLES
	Destination		BORDEAUX-SAINTE-JEAN	BORDEAUX-SAINTE-JEAN	BORDEAUX-SAINTE-JEAN	BORDEAUX-SAINTE-JEAN	BORDEAUX-SAINTE-JEAN	BORDEAUX-SAINTE-JEAN	BORDEAUX-SAINTE-JEAN	TOULOUSE MATABIAU
	Durée du parcours		04:48:0	05:59:0	05:54:0	05:59:0	05:54:0	05:54:0	05:54:0	03:43:0
	Distance du parcours KM		554	682	682	682	682	682	682	425
	MARSEILLE SAINT-CHARLES	MSC	-	07:27	09:32	11:27	13:32	15:32	17:32	19:32
	ARLES	ARS	-	07:51/53	-	11:51/53	-	-	-	-
	NÎMES	NI	06:38	08:35/38	10:35/38	12:35/38	14:35/38	16:35/38	18:35/38	20:35/38
	MONTPELLIER SAINT-ROCH	MPL	07:03/07	09:03/07	11:03/07	13:03/07	15:03/07	17:03/07	19:03/07	21:03/07
	SÈTE	STE	-	09:23/25	-	13:23/25	-	-	-	-
	BÉZIERS	BS	07:44/47	-	11:44/47	-	15:44/47	17:44/47	19:44/47	21:44/47
	NARBONNE	NA	07:59/02	09:59/02	11:59/02	13:59/02	15:59/02	17:59/02	19:59/02	21:59/02
	CARCASSONNE	CCE	08:30/32	10:30/32	12:30/32	14:30/32	16:30/32	18:30/32	20:30/32	22:30/32
	TOULOUSE MATABIAU	TE	09:15/20	11:15/20	13:15/20	15:15/20	17:15/20	19:15/20	21:15/20	23:15
	MONTAUBAN VILLE BOURBON	MBN	09:44/46	11:44/46	13:44/46	15:44/46	17:44/46	19:44/46	21:44/46	-
	AGEN	AN	10:21/23	12:21/23	-	16:21/23	18:21/23	-	22:21/23	-
	MARMANDE	MMD	-	-	14:50/51	-	-	20:50/51	-	-
	BORDEAUX-SAINTE-JEAN	BX	11:26	13:26	15:26	17:26	19:26	21:26	23:26	-
Régime de circulation			SF DF	Q	Q	Q	Q	Q	Q	SF SDF

Fréquentation par arrêt

Gare	Nombre d'arrêts		Trafic (en montées-descentes)		Évolution
	2019	2020	2019*	2020*	
Marseille-Saint-Charles	7/7	7/7	531 199	620 896	17%
Arles	4/2	2/2	49 738	28 958	- 42%
Nîmes	6/6	8/8	161 181	231 202	43%
Montpellier (Saint-Roch + Sud-de-France)	8/8	8/8	371 337	440 929	19%
Sète	4/3	2/2	42 289	25 897	- 39%
Béziers	4/3	6/6	70 290	90 759	29%
Narbonne	6/5	8/8	120 269	211 144	76%
Carcassonne	6/5	8/8	104 183	130 920	26%
Toulouse-Matabiau	8/8	8/8	732 772	721 426	- 2%
Montauban Ville-Bourbon	3/2	7/7	60 022	99 738	66%
Agen	5/4	5/5	106 312	117 109	10%
Marmande	2/3	2/2	34 496	21 647	- 37%
Bordeaux-Saint-Jean	7/7	7/7	622 622	627 157	1%

*La période 2020 prise en considération court du 1^{er} février au 15 mars, du 1^{er} juillet au 1^{er} novembre et du 17 au 31 décembre. Même temporalité en 2019.

Fréquentation par origine-destination

5 principales origines-destinations en 2020*

Origine-Destination (dans les 2 sens de circulations)			Fréquentation en 2020 (en voy)	Part (en %) sur le trafic total 2020	Évolution vs 2019 (en %)
1	Bordeaux St Jean	< > Toulouse Matabiau	212 562	13 %	- 22 %
2	Marseille St Charles	< > Toulouse Matabiau	179 484	11 %	- 1 %
3	Marseille St Charles	< > Montpellier	132 381	8 %	+ 9 %
4	Bordeaux St Jean	< > Marseille St Charles	113 026	7 %	+ 30 %
5	Montpellier	< > Toulouse Matabiau	105 689	6 %	+ 5 %

*La période 2020 prise en considération court du 1^{er} février au 15 mars, du 1^{er} juillet au 1^{er} novembre et du 17 au 31 décembre. Même temporalité en 2019.

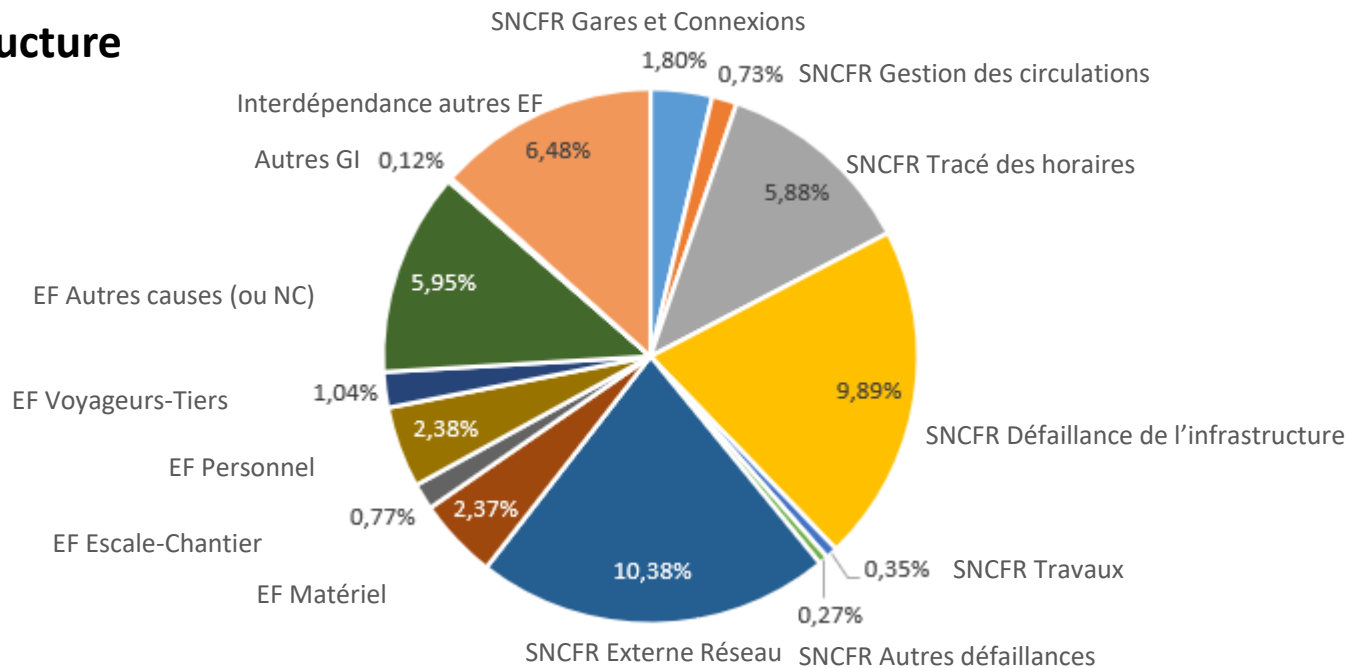
Bordeaux

- Trafic en baisse sur Bordeaux < > Toulouse en fonction de l'offre TGV entre ces deux villes et de la desserte plus fine des TET.
- Des OD en croissance :
Bordeaux < > Marseille (+ 30 %)
Bordeaux < > Nîmes (+ 41 %)

- Les cinq premières OD représentent 45% du trafic et portent uniquement sur les quatre métropoles desservies
- Des évolutions très marquées sur des gares desservies désormais systématiquement :
 - Montpellier < > Narbonne (+ 199 %)
 - Marseille < > Narbonne (+ 138 %)
 - Montpellier < > Nîmes (+ 127 %)

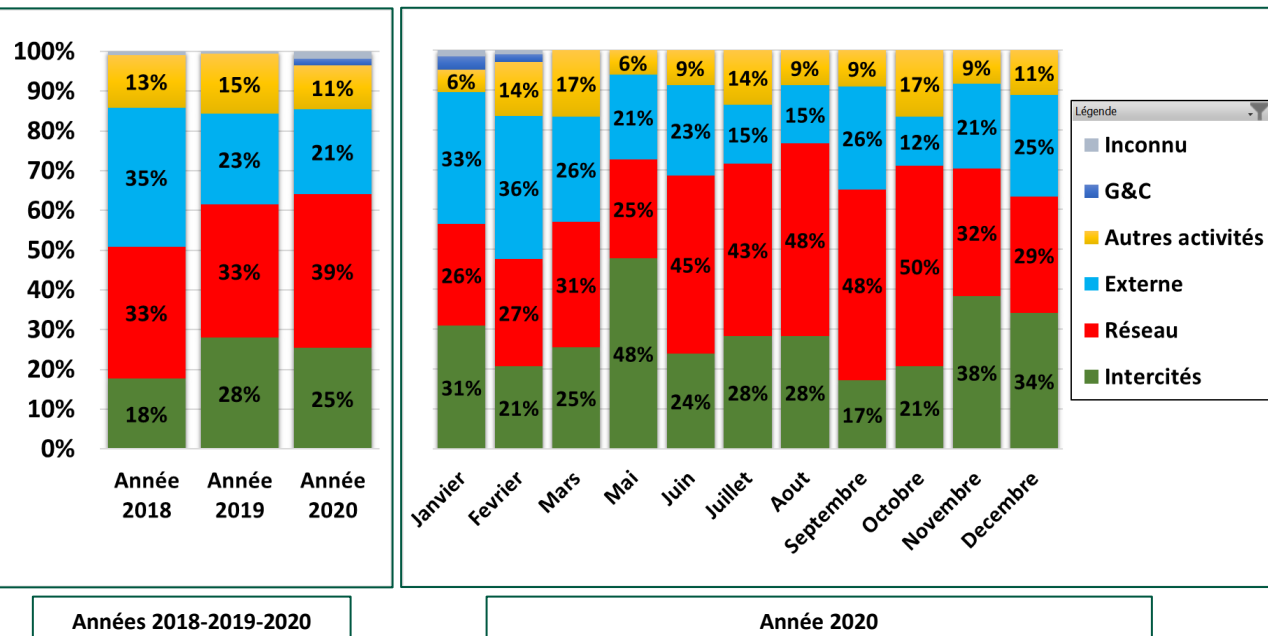
Causes de l'irrégularité 2020

Gestionnaire d'infrastructure



Total général : 48,41%

Causes de retard > 10 minutes



Des causes de retard liées au **gestionnaire d'infrastructure (GI)** prépondérantes (LTV, dérangements d'installations), en hausse depuis juin

Une hausse de la part des causes liées au GI en 2020 / 2019

Des causes externes essentiellement liées aux **intempéries** et à des **actes de malveillance**

Des causes Intercités partagées entre des **pannes matériel** et le **service escale**

Les grands retards > 3h

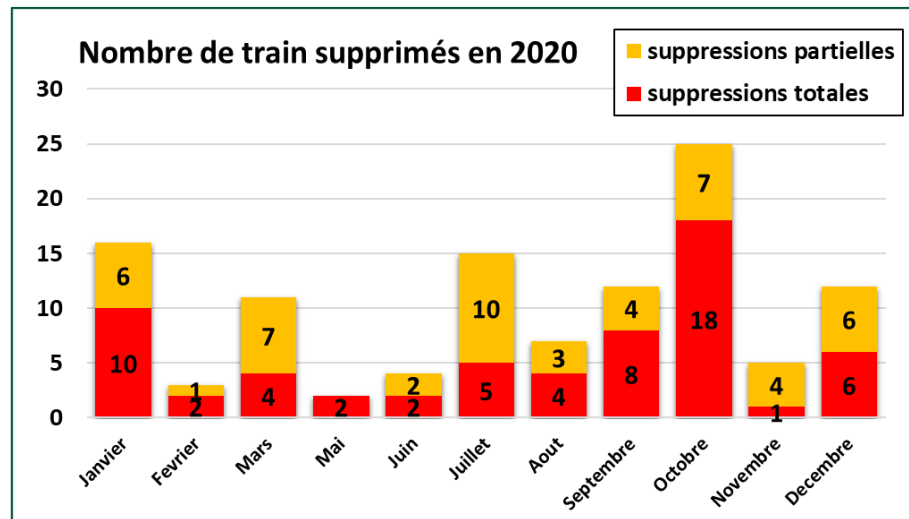
	Retards entre 3 et 4h	Retards >4h	Causes de retard
2020	16	21	➤ 5 janvier : pantographe d'un train arraché entre Tonneins et Agen ➤ 3 février : heurt d'une personne entre Carcassonne et Trèbes ➤ 3 mars : impacts de la tempête Myriam ➤ 5 mars : heurt d'un arbre par un TER vers Bordeaux ➤ 22 juin : panne matériel ➤ 12 juillet : heurt d'une personne vers Bordeaux par un train de fret ➤ 20 juillet : incident caténaire sur le secteur de Toulouse ➤ 9-10 août : départs de feux aux abords des voies entre Montauban et Toulouse ➤ 12 août : panne matériel (défaut de charge batterie) ➤ 15 octobre : panne matériel (panne disjoncteur sur une locomotive) ➤ 21 octobre : impacts de la tempête Barbara ➤ 10 novembre : panne matériel (défaut de charge batterie) ➤ 15 décembre : bagage abandonné en gare de Toulouse et fuite de gaz détectée aux abords des voies entre Toulouse et Montauban
2019	22	13	
2018	14	13	

Suppressions opérationnelles

Un nombre de suppressions opérationnelles conséquent :

- **40** suppressions liées aux **intempéries** (23 à cause des tempêtes Gloria en janvier, Myriam en mars et Barbara en octobre, 4 en août à cause de départs de feux et 6 en septembre à cause d'intempéries dans le Sud-Est)
- **11** suppressions à cause d'un **incident caténaire** au nord de Toulouse les 20 et 21 juillet
- **10** suppressions à cause de **pannes matériel** en octobre
- **6** suppressions à la suite du **dysfonctionnement d'un ouvrage hydraulique** le 14 décembre à Rognac

Nombre de suppressions	2018	2019	2020
Total	129	138	112
Intercités	25	53	25
Réseau	27	22	20
Externe	77	63	67
Taux de suppression	2018	2019	2020
	3,1%	2,9%	3,2%



Démarche C-STRONG

Activation du processus C-STRONG pour la gestion du chantier du souterrain nord de Toulouse

CONTEXTE : Travaux du souterrain Nord du 7 mars au 24 septembre 2022 → réduction de capacité avec perte de 2 voies sous gare par rotation de 9 à 10 semaines.

Processus C-STRONG

Comité Sillons Travaux Robustesse Optimisation Nœud et Gare

- Le processus complémentaire C_STRONG permet à la fois d'apporter des éléments macro en phase RPO et de prolonger les échanges périodiquement pour assurer un plan de transport robuste à M-4 au plus tard.
- Critères d'éligibilité : Travaux d'investissement sur plus de 20 semaines

Les participants au comité C-STRONG

- La ligne projet - La DGOP : ZP - EIC - Infrapôle / InfraLog
- La Direction Générale Clients et Services
- Les Entreprises Ferroviaires / Candidats Autorisés
- La Direction Territoriale et Gares & Connexions

Le pilotage des comités sera réalisé par les COCAX au sein de la Direction Commerciale

GOV Toulouse SA 2022

Attentes
des Clients

- Limiter les impacts
- Un traitement équitable des trains impactés



Ce processus vise à anticiper la gestion des circulations et maîtriser les impacts, il ne permettra pas de revenir à une circulation nominale du plan de transport.

Méthode employée pour l'étude du GOV

- Le GOV de base est monté de façon à limiter les cisailles entre une Arrivée/Départ: entre bloc et en interne du bloc.
- Les études sont menées afin de limiter les suppressions, en remplaçant autant que possible les trains. Et en proposant des modifications de composition et roulements.
- Les trains impactés sont donc des propositions limitant les suppressions.

Les enjeux et attentes Réseau

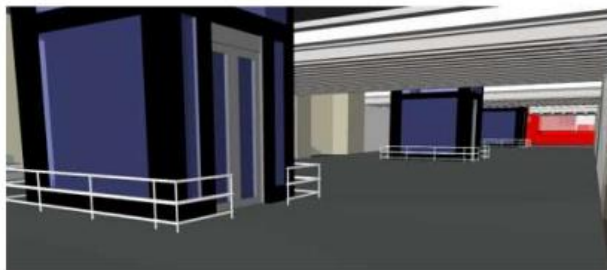
- Toulouse, une gare déjà sous tension
- Obtenir des informations les plus fiables possibles des circulations de toutes les EF(s) incluant les sillons de W d'équilibrage
- Compléter l'étude en tenant compte de l'ordonnancement des travaux **fiabilisés**
- Nécessite la mobilisation de ressources dans chaque entité
- Besoin d'une semaine de base GOV **fiabilisée** (technicentre incluse) **stabilisée** et **figée**
- Le but étant de permettre la construction Fiable du plan de transport adapté (GOV et roulements).
- A l'issu du C-STRONG on ne pourra pas retravailler profondément le GOV en conception, les modifications permises seront très limitées.

En résumé C-STRONG c'est : de l'anticipation, de l'engagement, de la disponibilité, des arbitrages

L'opération Accessibilité Souterrain Nord



*L'interconnexion Souterrain Transversal - Souterrain Nord (côté hall 1 Arrivées)
avant / après*



Vue du souterrain Nord élargi (depuis quai 4 vers le hall 1)



Vue hall 1