



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



LIGNE TET PARIS-LIMOGES-TOULOUSE

GROUPE DE TRAVAIL TECHNIQUE

16 octobre 2023

Sommaire

1. Qualité de service

- Vue d'ensemble de la performance
- Régularité
- Plan givre pour la saison hivernale 2023 – 2024
- Performance des gares
- Engagements SNCF

2. Travaux

- Deux types d'investissement
- Travaux de régénération de l'axe

3. Travaux 2023 – 2026

- Bilan des travaux réalisés en 2023
- Différents types de travaux
- Chantiers prévus entre 2024 et 2026

4. Etude d'opportunité de massification des travaux en fermant la ligne sur de longues périodes

Annexes

Qualité de service

Indicateurs de performance de la ligne

Régularité

Plan givre pour la saison hivernale 2023 – 2024

Performance des gares

Engagements SNCF

Indicateurs de performance de la ligne


Juin – Juillet – Août 2023

Offre de transport réalisée					
	2023			2022	2021
	Juin	Juillet	Août		
Nombre de circulations	569	593	595	5 825	5 247
Circulations réalisées vs offre théorique (%)	98.1	100	98.8	93.9	83.9

Retour du 10^{ème} aller-retour à partir du 27 mars 2023

Suppressions opérationnelles					
	2023			2022	2021
	Juin	Juillet	Août		
Taux (%)	0,5	0,3	0,0	2,5	0,5
Nombre	3	2	0	56	20

Causes sur juin – août : Matériel **4**, Accident de personne **1**

Fréquentation	
Nombre de voyageurs :	
825 000 voyageurs entre juin et août 2023	

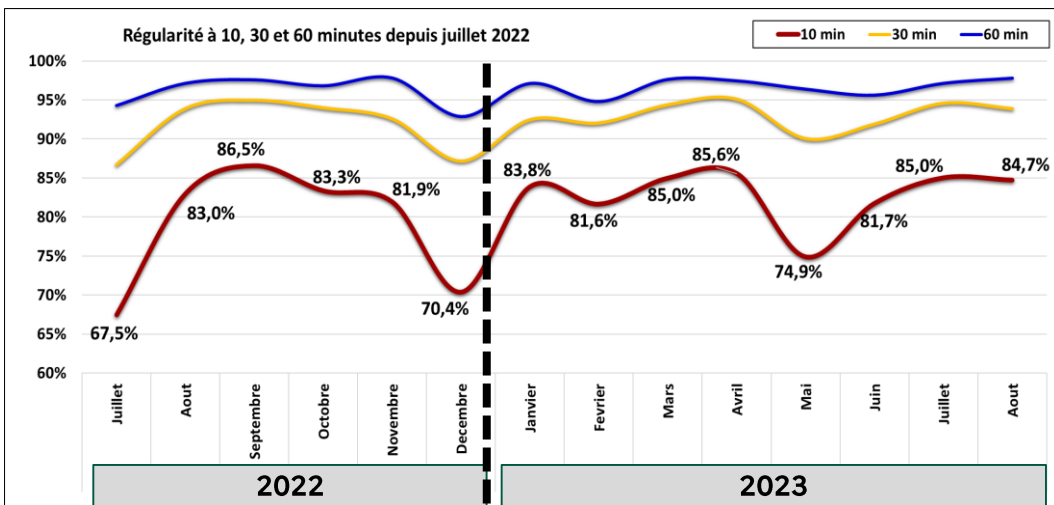
Information des voyageurs – Objectif 83%					
	2023			2022	2021
	Juin	Juillet	Août		
Réactivité (%)	90,1	94,6	93,8	87,5	81,0

Restauration – Objectif : 98%					
	2023			2022	2021
	Juin	Juillet	Août		
Taux de couverture (%)	99,5	98,7	99,2	99,0	NC

Satisfaction des voyageurs – Objectif : 80%					
	2023			2022	2021
	Juin	Juillet	Août		
Sur la globalité du voyage (%)	75	72	70	80	82
Sur la propreté du train (%)	56	70	79	82	80

Régularité à 10 minutes et retards de la ligne

	2023			2022	2021
	Juin	Juillet	Août		
Régularité à 10 minutes au terminus (en %)	81,7	85,0	84,7	81,1	85,3
Part de l'irrégularité SNCF Intercités (en points)	3,8	5,7	4,8	4,6	3,8
Part de l'irrégularité SNCF Réseau (en points)	5,6	6,5	6,5	6,4	4,3
Part de l'irrégularité causes externes (en points)	7,5	2,1	3,2	5,5	3,6
Part de l'irrégularité autres transporteurs (en points)	1,3	0,6	0,8	2,3	1,6



Une régularité hétérogène

- La régularité progresse en continu depuis mai, mois marqué par des pannes matériel et des dérangements d'installation ;
- Elle atteint cet été des résultats supérieurs à ceux de l'été dernier (+7,4 points comparé à la même période en 2022) ;
- Les causes externes (intempéries, accidents de personnes) ont bondi au mois de juin ;
- Les causes SNCF Intercités (difficultés matériel) et SNCF Réseau (dérangements d'installations) sont maîtrisées, à des niveaux conformes à ceux observés habituellement.

Grands retards : Nombre de retards supérieurs à 60'

	2023			2022	2021
	Juin	Juillet	Août		
1h à 2h	25	12	10	119	114
2h à 3h	9	5	2	52	42
Plus de 3h	6	0	1	31	25

Période concernée : 15 novembre 2023 au 15 mars 2024

RENFORCER LES MOYENS, AVEC UN ENGIN RACLEUR DE PLUS QU’EN 2022...

Au total, **6 engins racleurs** positionnés comme suit :

- 2 aux Aubrais (protection au nord et au sud)
- 3 à Brive (protection au nord)
- 1 à Toulouse (protection au nord)



... POUR ASSURER LA CIRCULATION DES 4 PREMIERS TRAINS DU MATIN CONCERNÉS PAR LE GIVRE (HORS CONSÉQUENCES TRAVAUX)

Chaque train Intercités du matin est précédé d’un engin racleur ou d’un train circulant dans un intervalle de 30 minutes.

Confirmation de ce qui a été présenté lors du GTT de juin 2023

Train	Circulation
3604	Horaire nominal : départ Brive 4h , arrivée Paris 8h20 (retard possible de 20 à 40 minutes en cas de givre)
3614	Avancé de 40 minutes : départ Brive 4h20 , mais horaire nominal à partir de Vierzon (7h50), arrivée Paris 9h20
3624	Avancé de 20 minutes au départ de Brive (5h40), mais horaire nominal à partir de Limoges (7h), arrivée Paris 10h20
3634	Horaire nominal : départ Brive 8h , arrivée Paris 12h20



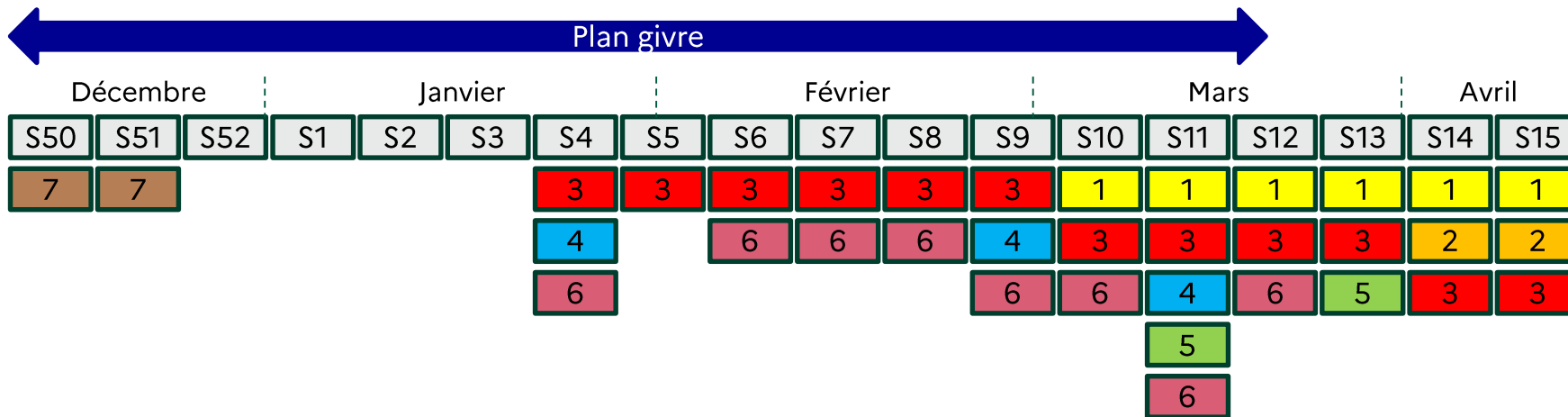
Sens Paris->Toulouse :
Protection du train 3605
par une locomotive
racleuse



Sens Toulouse->Paris :
Protection des 5 premiers
trains du matin 3604,
3614, 3624, 3634 et 3644

Plan givre – cumul avec des travaux

Au-delà des adaptations liées au plan givre, des travaux majeurs entraînent des adaptations et restrictions d'offre fin 2023 et durant tout le premier quadrimestre 2024



1	Travaux «Fenêtres génériques»	4	Maintenance voie secteur Les Aubrais	7	Travaux de voie secteur Cahors + suite mise en accessibilité gare
2	Week-end POLT	5	Maintenance voie Étampes - Vierzon		
3	Suite rapide secteur de Limoges	6	Travaux Toury - Cercottes		

Performance des gares de la ligne

Juin, Juillet et Août 2023


Une qualité de service qui reste à un haut niveau durant l'été 2023 :


- **L'affichage des trains 20 minutes avant le départ** reste en moyenne au-dessus de 93% (93,7% sur juin/juillet/août), seules Toulouse (84,0%) et Montauban (89,0%) n'atteignent pas leur objectif de site. Depuis le début de l'été une task-force multi-acteurs sur le site de Toulouse s'est mise en place pour cranter ces résultats.
- **Le taux de prise en charge des PMR** pour les prestations garanties est de 98,4% sur les 3 mois .
- **La disponibilité des ascenseurs** est au-dessus de l'objectif de 97% pour toutes les gares qui en sont pourvues.
- Le **taux de disponibilité des escaliers mécaniques** à Toulouse reste dégradé à 65% sur l'été conséquence des travaux de la gare, mais la fin de ceux-ci début septembre et l'utilisation désormais complète des élévateurs sur le site vont permettre de retrouver des taux de fonctionnement satisfaisant sans sur-sollicitation de certains.

Une satisfaction client qui baisse légèrement à la dernière vague d'enquête d'avril / mai 2023

- Des notes de **satisfaction globale** qui s'échelonnent de 7,27 (Les Aubrais) à 8,07 (Châteauroux) en léger retrait global par rapport à la dernière vague de septembre 2022, conséquence d'une enquête suivant les mouvements sociaux, sans pour autant avoir des verbatims clients très dégradés. Paris Austerlitz et Toulouse sont en-deçà de ces résultats du fait des situations de travaux qui s'ajoutent au contexte, mais la fin des travaux de Toulouse et l'avancement progressif sur Austerlitz laissent présager une vague de septembre bien meilleure.
- La **satisfaction sur le bien-être en gare** se maintient à un fort taux de plus de 8,0 sur toutes les gares de la ligne confirmant la bonne appréciation des voyageurs sur la propreté, les toilettes et le sentiment de sécurité en gare. Seule Toulouse est à 7,49, là aussi conséquence de la situation de travaux

Principales réalisations en gare

 Gare faisant partie des schémas d'accessibilité (nationaux ou régionaux)

 Gare ne faisant pas partie des schémas d'accessibilité

Paris Austerlitz

- Voies 1 à 7 déjà accessibles (quais A, B, C, D)
- 2023-2026 : suite de la modernisation complète de la gare : Grande Hall voyageur salle d'échange, cours extérieurs...
- Quais : nouveau quai E en 2027
- accessibilité des quais G, H, I, J à partir de 2028



Les Aubrais

- Lancement de la phase APO à venir
- Problématique ITC et ordonnancement avec le RVB Boisseaux-Cercottes et l'ADAP d'Orléans
- Scénario en cours d'étude : réalisation du quai A à l'automne 2026 et des autres quais en 2027



Argenton-sur-Creuse

- Phase Avant-Projet démarrée en 2022
- Travaux accessibilité en 2025
- Pose de 2 ascenseurs dont l'un à la place d'un escalier
- Quais : rehausse, renouvellement des mobiliers et mise en sécurité des extrémités
- Mise aux normes des escaliers, signalétique et des éclairages

Limoges

- Travaux accessibilité décalés en 2025 – juin 2026 pour aussi intégrer le renouvellement des abris filants.
- Phase Projet en cours
- Quais : rehausse, renouvellement des mobiliers et mise en sécurité des extrémités
- Mise aux normes des escaliers, signalétique et des éclairages

Uzerche

- Phase Avant-Projet démarrée en 2022
- **Travaux accessibilité en 2026**
- Pose de 2 ascenseurs
- Quais : rehausse, renouvellement des mobiliers et mise en sécurité des extrémités
- Mise aux normes des escaliers, signalétique et des éclairages



Brive-la-Gaillarde

- **Travaux accessibilité en 2025**
- Ordonnancement des travaux 2025 : quai n°1, régénération des voies F et G, quai n°5
- Phase Projet en cours
- Quais : rehausse, renouvellement des mobiliers et mise en sécurité des extrémités
- Mise aux normes des escaliers, signalétique et des éclairages

Principaux projets en gare

Souillac

- Phase Avant-Projet démarrée en 2022
- Travaux accessibilité en **2026/2027**
- Pose de 2 ascenseurs dont l'un à la place d'un escalier
- Quais : Rehausse avec cour anglaise devant le bâtiment, renouvellement des mobiliers et mise en sécurité des extrémités
- Mise aux normes des escaliers, signalétique et des éclairages



Gourdon


- Phase Avant-Projet démarrée en 2022
- Travaux accessibilité en **2026/2027**
- Pose de 2 ascenseurs
- Quais : rehausse du quai central, renouvellement des mobiliers et mise en sécurité du quai latéral au bâtiment et des extrémités des
- Mise aux normes de la signalétique et des éclairages



Cahors

- Travaux de mise en accessibilité de la gare jusqu'en décembre 2023



 Gare faisant partie des schémas d'accessibilité (nationaux ou régionaux)

 Gare ne faisant pas partie des schémas d'accessibilité

Caussade

- Phase Avant-Projet démarrée en 2022
- Travaux accessibilité en **2026/2027**
- Pose de 2 ascenseurs
- Quais : rehausse avec cour anglaise devant le bâtiment, renouvellement des mobiliers et mise en sécurité des extrémités
- Mise aux normes des escaliers, signalétique et des éclairages



Montauban

- Travaux de mise en accessibilité de la gare jusqu'en **décembre 2024**



Toulouse

- Travaux de modernisation et d'accessibilité complète de la gare inaugurés le **5 septembre 2023**, avant le démarrage de la coupe du monde de Rugby.

(1/2) Point d'avancement à fin août sur les actions menées par Intercités

✓ Réalisé

⌚ En cours

1 Matériel



Cible Fin 2023 - Poursuite du plan de fiabilisation des locomotives

- ✓ Phase 1 (fiabilisation des BB26000) : 100%
- ⌚ Taux d'avancement global sur la phase 2 : 70%. Des problématiques d'approvisionnement sur certaines pièces (contacteurs) ont entraîné des retards sur certaines actions de maintenance préventive planifiées au T3 2023. Les opérations en cours concernent notamment le renforcement de la télésurveillance sur les batteries et les bogies.

2 Prise en charge en cas de grosse situation perturbée



En continu – À partir d'une heure de retard, IC met tout en œuvre pour **proposer un avitaillement** (boisson, coffret encas).

- ⌚ Sur la période de juin à août 2023, 67% des trains en retard d'une heure ou plus été avitaillés.
- ⌚ Nouveaux formats de «Bon boisson», depuis juillet. Déploiement début 2024 du dispositif DIGIPEC : en cas de rupture de correspondance sans solution de report le jour J, possibilité pour le client de réserver une chambre d'hôtel à bord en autonomie, sans passer par l'Escale à l'arrivée.

3 Amélioration du Service



Cible fin 2023 - Montée en qualité de service continue des personnels à bord pour se **rapprocher des standards TGV INOUI**

- ⌚ Plus de 72% des chefs de bord formés sur le service associé aux opérations de contrôle et sur la prise de congés 1^{ère} classe. Cible : 100% des agents formés fin 2023.
- ✓ Depuis cet été, toute réclamation concernant le confort à bord peut être déclenchée par les chefs de bord depuis leurs outils Métier, sans que le client ait à effectuer une réclamation.
- ⌚ Nouveau design des cartes du réseau Intercités et des carnets de destinations sur les portes, déjà déployé sur 75% des trains.

4 Offre et Service client



Cible T3 2023 - **Groupes miroirs clients** : construction de la future offre de service dans une dynamique de concertation des clients notamment professionnels

- ⌚ Focus groupes clients (loisirs, pro, prospects) et étude quantitative réalisés durant le printemps/été 2023 : exploitation des résultats en cours pour identifier les futurs services Oxygène. Des restitutions aux acteurs économiques sont prévues d'ici le début de l'année 2024.

(2/2) Point d'avancement à fin août sur les actions menées par Intercités

✓ Réalisé
⌚ En cours

5 Sûreté et H00



En continu – Opérations de **Surveillance Générale** en civils à Paris Austerlitz. À bord, demande aux agents d'**insister sur l'annonce pickpockets**.
Cible T2 2023 - Mise en place de **portes de quai à Paris Austerlitz**.

- ✓ Portes de quai opérationnelles sur les voies 1 à 7.
- ✓ Organisation une fois par trimestre d'opérations de filtrage de tous les trains. La prochaine est prévue le 10 octobre.
- ✓ 74 opérations d'appui à l'accueil-embarquement depuis début 2023.
- ✓ 129 accompagnements Sûreté à bord de mai à septembre (contre 67 de janvier à avril).

6 Nettoyage



Cible T2 2023 - Hausse du taux de nettoyage en parcours.
Cible 2025 - Renouvellement du **contrat de nettoyage des trains**

- ✓ Le taux de trains Paris - Limoges - Toulouse couverts par le nettoyage en parcours est passé de 17 à 34% entre mai et fin août. Il concerne actuellement 30% des trains.
- ✓ Tri sélectif mis en œuvre sur tous les trains bénéficiant du Nettoyage en parcours.

7 Offre de transport



Cible mi-2023 - Mise en œuvre de dessertes supplémentaires dès le Service annuel 2023

- ✓ Avec la remise en circulation, depuis le 27 mars, du 10^{ème} aller-retour entre Paris et Brive, des arrêts supplémentaires quotidiens ont été créés à Paris Austerlitz, Vierzon, Issoudun, Châteauroux, La Souterraine, Limoges Bénédicins, Brive-la-Gaillarde et Caussade.
- ✓ Les arrêts quotidiens supplémentaires à Argenton-sur-Creuse sont mis en œuvre depuis le 8 juillet.

8 Communication



Cible T1 2023 - Information proactive des acteurs de la ligne **sur les adaptations temporaires** de plan de transport. Communication du plan de transport adapté à 3 mois.

- ✓ Document d'information sur les adaptations de plan de transport jusqu'à fin janvier 2024 diffusé le 9 octobre. Le prochain envoi est prévu mi-novembre, portant sur les adaptations pour la période février-avril 2024.

Plan d'action Paris–Limoges–Toulouse

Point d'avancement sur les actions menées par Intercités et SNCF Réseau pour améliorer la qualité de service sur la ligne

⑦ COMMUNICATION

Propositions régulières d'invitation des acteurs de la ligne et des médias à des visites terrain pour partager les coulisses de la production de la ligne.

Programme 2023-2024 :

- Octobre 2023 : visite du remplacement de rails (rame industrielle dite BOA) entre Orléans et Vierzon
- Novembre 2023 : pose d'un pont routier au nord de Châteauroux et suppression du passage à niveau
- Janvier-Février 2024 : visite des ateliers CAF de construction du matériel Oxygène – *Reichshoffen* (67)
- Février 2024 : visite et échange avec les équipes du Centre de supervision Intercités et du pôle Info trafic – *Paris*
- Mars 2024 : pose de la « première pierre » du poste d'aiguillage informatisé de Vierzon
- Mars 2024 : visite du chantier du site de maintenance de Paris-Austerlitz – *Masséna* – *Paris*
- Avril – mai 2024 : visite du renouvellement des poteaux caténaires (train usine dit suite rapide) entre Cahors et Thédirac (46)
- Mai 2024 : inauguration-visite du site de maintenance de Brive
- Mai 2024 : remplacement d'appareils de voie aux Aubrais (45)

- Autres dates à préciser :
 - Régénération de la caténaire en IDF entre Paris et Athis Mons (91)
 - Poste d'aiguillage informatisé d'Etampes (91)

Travaux

Deux types d'investissements

Travaux de régénération de l'axe inscrits au schéma directeur

Deux types d'investissements

Les investissements de modernisation : *opérations de modification de l'infrastructure réalisées sur le réseau existant qui améliorent sa performance globale*
Par exemple, une augmentation de la vitesse de circulation

Les investissements de « renouvellement » ou « régénération » : *opérations de remplacement de composants de l'infrastructure ferroviaire réalisées sur le réseau existant qui maintiennent la performance nominale*
Par exemple, les rails, le ballast, les traverses, les caténaires, le plus souvent au terme de la durée de vie des actifs.

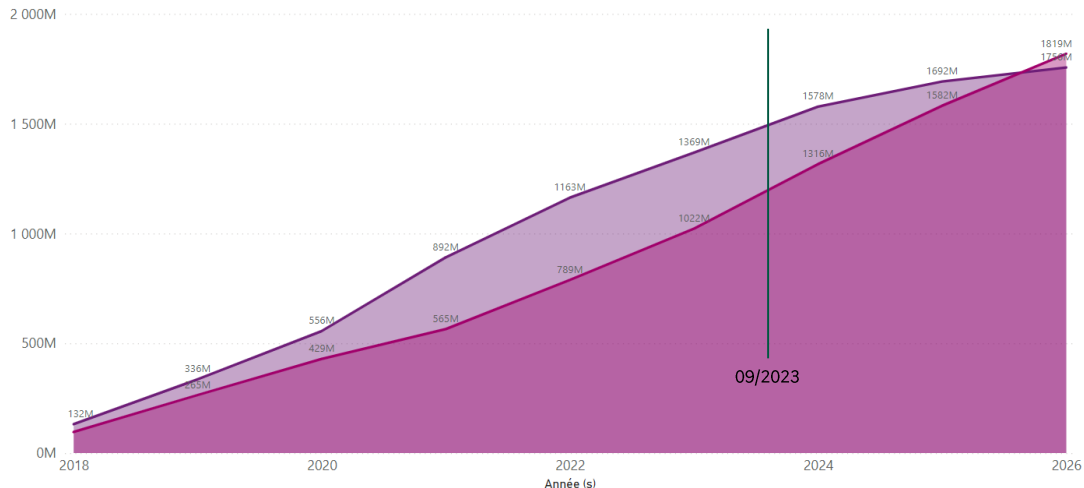
Travaux de régénération de l'axe inscrits au schéma directeur

Les travaux de régénération regroupent les opérations de maintenance (voies, ouvrages d'art, caténares et signalisation) qui permettent le maintien de la performance nominale

Portefeuille des Investissements - Programmation Stratégique - Axe POLT

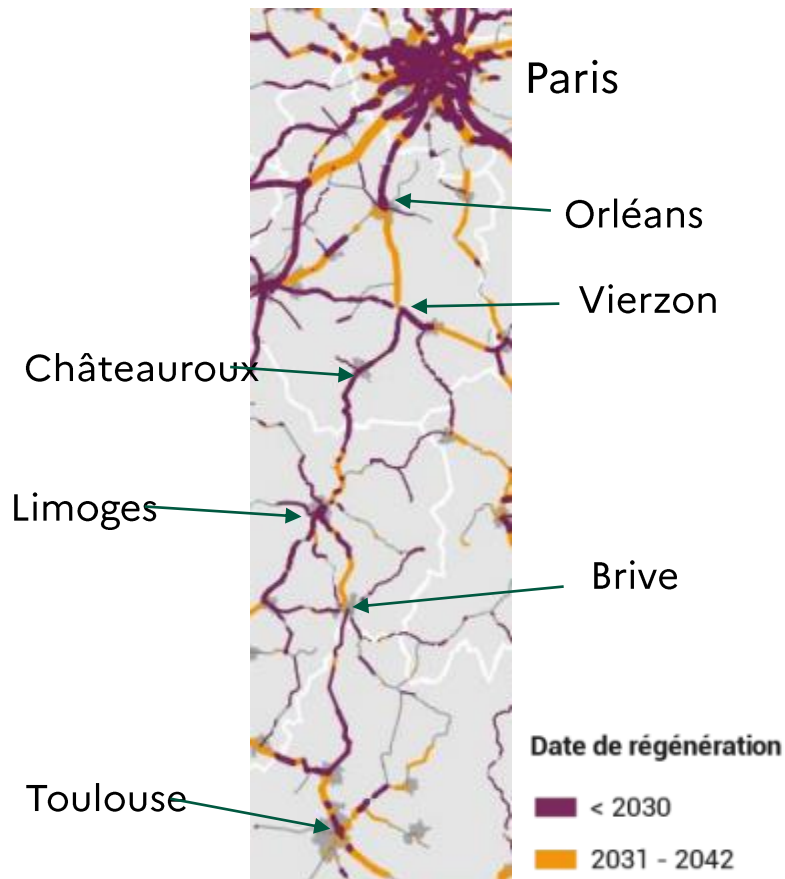
Avancement physique des études/travaux vs Trajectoire de Régénération

● Montants de référence (08/2018) ● Montants des investissements actualisés (02/2023)



La trajectoire d'1,6 milliards€ entre 2018 et 2026 est en bonne voie d'être respectée malgré le retard pris en 2020 en raison du covid.

Evolution de la qualité de la voie - poursuite de la régénération



Après la période 2018—2026 avec 1,6 Mds d'€ d'investissements de régénération, le programme se poursuit selon le cycle de remplacement des composants.

Des besoins avant 2030 sur Paris-Orléans, Vierzon-La Souterraine et Brive-Montauban puis **la décennie suivante** sur Orléans Vierzon et Uzerche- Brive.

Voir en annexe une première vision sur 2027

Des conséquences qui seront minimisées sur la circulation des trains.

*Extrait du Rapport de l'Autorité de Régulation des Transports
Scénarios de long terme pour le réseau ferroviaire - Juillet 2023*

Travaux 2023 - 2026

Principaux travaux programmés, consistance, finalités et bénéfices par domaine d'intervention

Bilan des travaux sur l'année 2023

Le programme de travaux de régénération a été mené à bien avec comme opérations significatives :

En régions :

- Vierzon : début des travaux de régénération des postes d'aiguillage
- Régénération caténaire avec Suite Rapide sur Cahors - Thédillac
- Remplacement d'appareils de voies à Cahors, Brive, Limoges
- Reliquats de Suite Rapide sur la voie entre Limoges et Fromental

En Île-de-France :

- Bibliothèque F. Mitterrand – Athis-Mons : poursuite de la régénération de la caténaire
- Etampes : début de la régénération du poste d'aiguillage
- Renouvellement de voies sur voies bis Brétigny - Etampes et BFM - Juvisy
- Remplacement d'appareils de voies à Vitry

Sans oublier certaines opérations de modernisation achevées : accessibilité des gares de Vierzon, La Souterraine et Toulouse

Renouvellement de la voie

- Pour **conserver la performance de la ligne** (nombre de trains et vitesse commerciale), le renouvellement des voies est une nécessité à intervalle régulier.
- Ces travaux facilitent également **l'entretien courant sur le long terme.**
- Le **renouvellement des voies** consiste à remplacer : ballast, traverses, rails, appareils de voies.
- Ces chantiers très techniques sont assurés par **des trains usine appelés «suites rapides»**. Cette forte mécanisation permet de réduire les délais et de **limiter l'impact des travaux sur la circulation des trains commerciaux.**



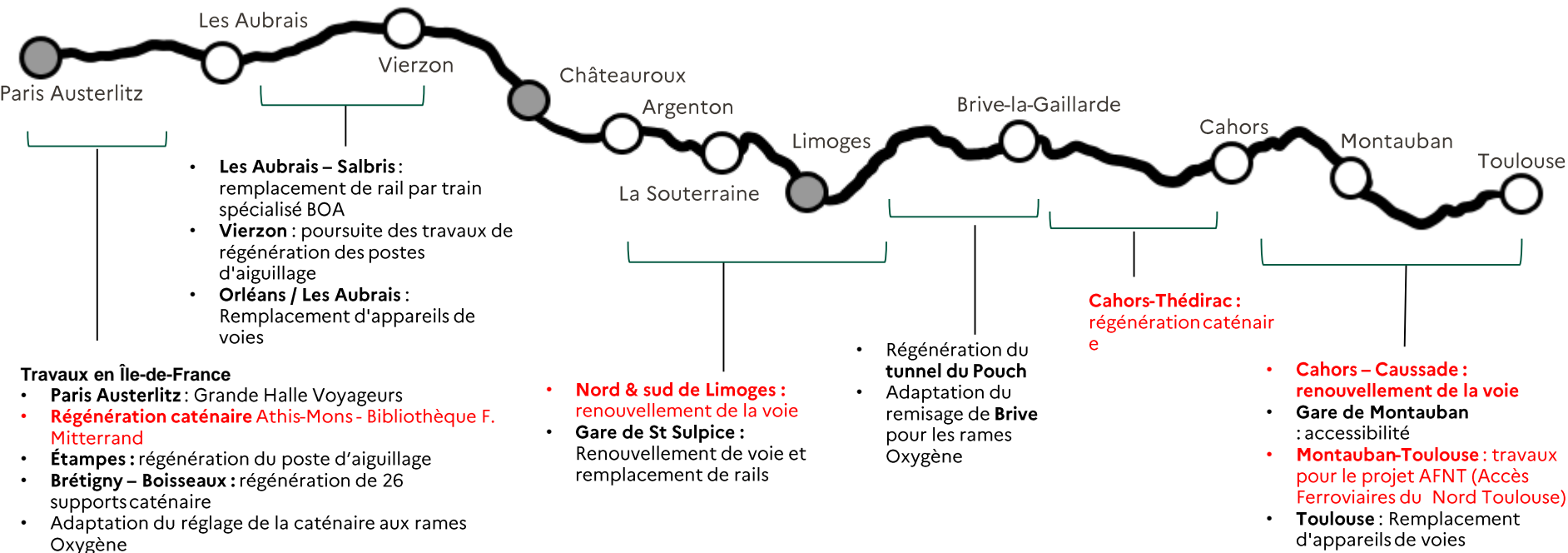
Installations d'alimentation électrique

- Il s'agit de renouveler les poteaux et les câbles électriques (caténaires) à grande échelle et dans un temps réduit, au moyen d'un train-usine innovant et unique au monde.
- Objectifs de moderniser les installations, tirer le meilleur parti des performances des nouveaux trains, améliorer la régularité et le confort pour les voyageurs.
- Sur l'axe POLT, le remplacement n'en est qu'à ses débuts.
- Sur Les Aubrais – Montauban, cela correspond à 20000 poteaux à remplacer
- Le train-usine traite une douzaine de poteaux par nuit, ce qui en cumul nécessitera plus de 6 années de travaux.



Chantiers prévus en 2024

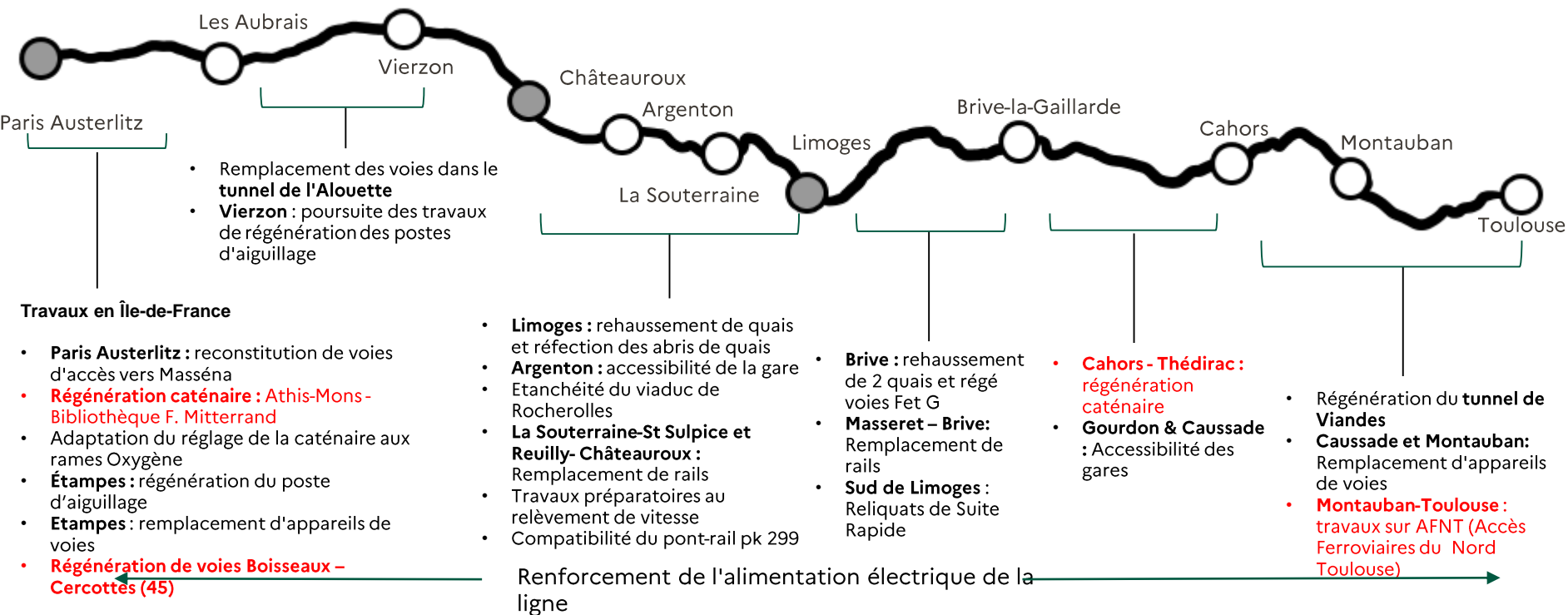
Répartition des principaux travaux qui seront réalisés en 2024



En rouge, les travaux impactant le plus la circulation des trains

Chantiers prévus en 2025

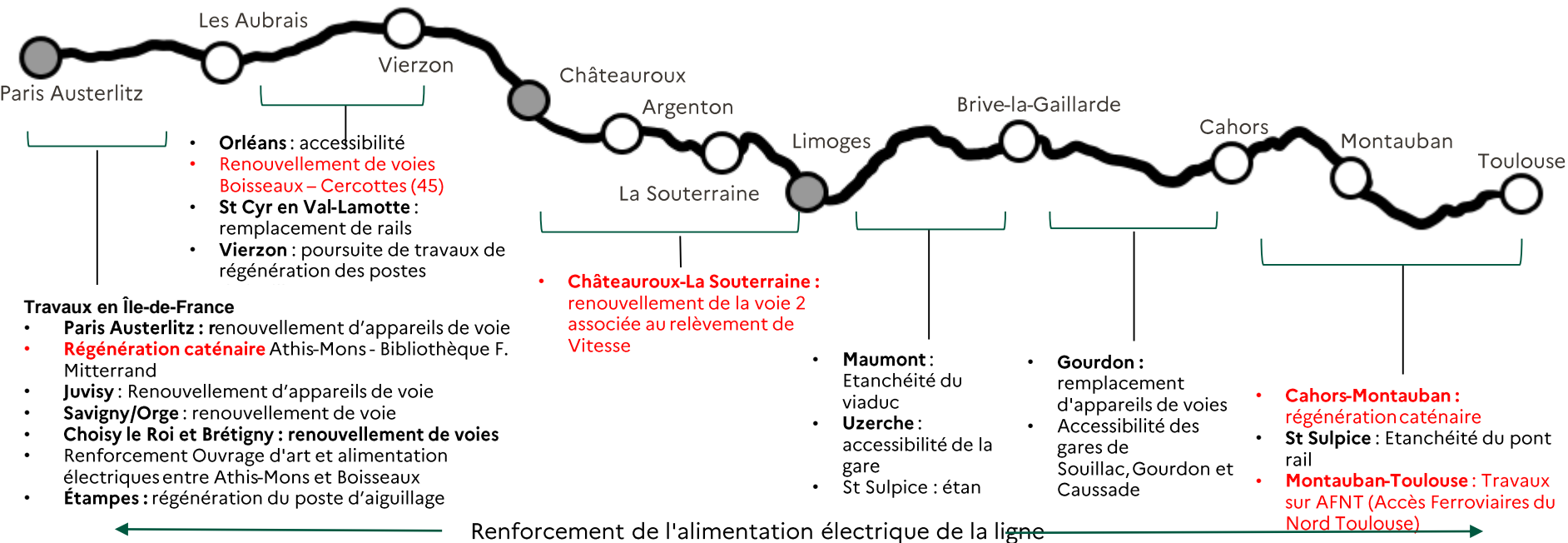
Répartition des principaux travaux qui seront réalisés en 2025



En rouge, les travaux impactant le plus la circulation des trains

Chantiers prévus en 2026

Répartition des principaux travaux qui seront réalisés en 2026



En rouge, les travaux impactant le plus la circulation des trains

Etude d'opportunité de massification des travaux en fermant la ligne sur des durées longues – synthèse du rapport

Etude menée par SYSTRA : bureau d'étude et d'expertise ferroviaire



Le cahier des charges de l'étude confiée au bureau d'étude et d'expertise ferroviaire SYSTRA

Proposition d'étude issue du GTT du 03 mars 2023 à Limoges : accélérer la réalisation des travaux sur la voie en fermant certaines sections de ligne sur des durées à déterminer.

Il s'agissait de prendre en compte :

- Les impacts sur l'offre de **trains de voyageurs** (TER, Intercités, RER C) et les **trains de fret** et leur acceptabilité,
- La capacité de l'outil industriel ferroviaire à mobiliser les **ressources et moyens techniques** sur des périodes aussi concentrées,
(A noter que la plupart de ces travaux sont réalisés par des **entreprises externes** à SNCF au travers de marchés parfois pluriannuels),
- La reprogrammation de grosses opérations qui nécessitent d'être **prévues très longtemps à l'avance**,
- Les opérations qui pourraient bénéficier d'un **facteur d'opportunité** à l'ombre de l'interruption de longue durée, y compris en maintenance.

L'étude a été menée de mai à août 2023 et finalisée en septembre après échanges complémentaires.

Les principaux points du rapport livré fin septembre 2023

Des entretiens avec les différentes parties prenantes et membres du Groupe de Travail Technique

Les paramètres d'entrée techniques :

- le contexte technique des différentes sections de la ligne et les possibilités de détournement des trains
- La typologie et le volume des travaux à réaliser
- Les différentes méthodes de réalisation possibles

Les différents scénarios envisageables :

- Le cas particulier de la section Les Aubrais Paris (non-envisageable).
- Le scénario "fil de l'eau" optimisé.
- Les scénarios de fermeture longue sur chacune des cinq sections de ligne entre Les Aubrais et Montauban.
- **Le développement de solutions d'exploitation ferroviaire autorisant la circulation des trains sur une seule voie dans les 2 sens.**

Les horizons de temps envisageables : compte tenu des besoins de préparation, d'anticipation des études, des impacts sur les autres axes et de planification des ressources SNCF et industriels, **les scénarios ne pourront majoritairement être déployés qu'à partir de 2027.**

L'analyse des principaux scénarios et les conclusions de l'étude

La carte ci-contre synthétise les conditions de fermeture des différentes sections de ligne au regard des possibilités de maintien des courants de trafic, notamment Intercités.

Paris - Les Aubrais

Vierzon - Limoges

Limoges – Brive

Brive – Cahors

Les Aubrais –

Vierzon

Cahors –

Montauban

fermeture quasi-impossible



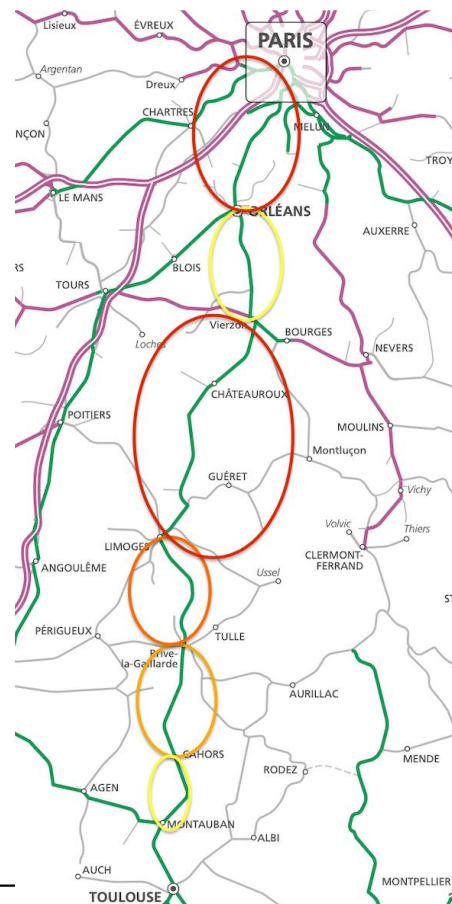
fermeture très problématique



fermeture envisageable avec des conséquences importantes



fermeture envisageable avec des conséquences à mesurer



Les conclusions de l'étude

Les principales conclusions de l'étude sont les suivantes :

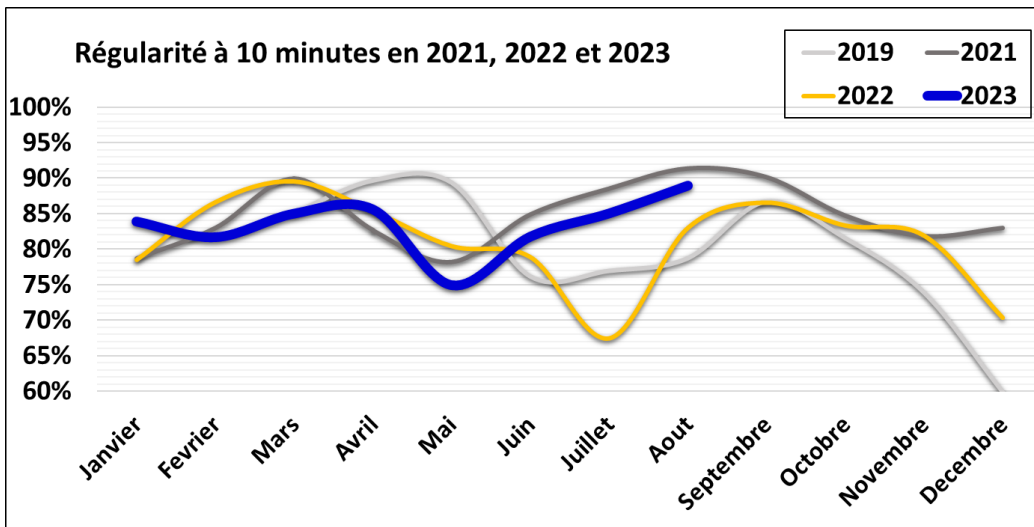
- Le volume des travaux est tel qu'une **fermeture complète** de quelques mois ne **permettra jamais de réaliser tout le programme nécessaire**.
- L'arrivée des nouvelles rames dont il faut préserver la phase de déverminage, ne permet pas d'envisager des interruptions longues avant fin 2027 (fin de la livraison prévisionnelle des rames : fin 2026)
- De même, les chantiers de régénération sont programmés jusqu'en 2027, les impacts (négatifs) de leur réorganisation seraient bien supérieurs aux effets positifs attendus.
- Il reste nécessaire de réaliser des fermetures plus ou moins longues pour des travaux lourds comme les weekends POLT par exemple.
- L'alternative pourrait être de développer la pratique **d'autoriser la circulation de trains sur la voie contigüe** Toutefois, cette option nécessite de **s'assurer de sa faisabilité d'un point de vue industriel et sécurité**.
- C'est par **un panachage des différents scénarios** que la modernisation et la régénération des installations pourront être accélérés.

Annexes

Régularité

Régularité	2019	2020	2021	2022	2023*	Évolution 2023/2022
10 minutes	81,6%	78,7%	85,3%	81,1%	82,9%	positive
30 minutes	92,3%	91,1%	93,2%	92,2%	93,1%	positive
1h	96,8%	95,9%	96,6%	96,5%	96,7%	positive

* Jusqu'à fin août

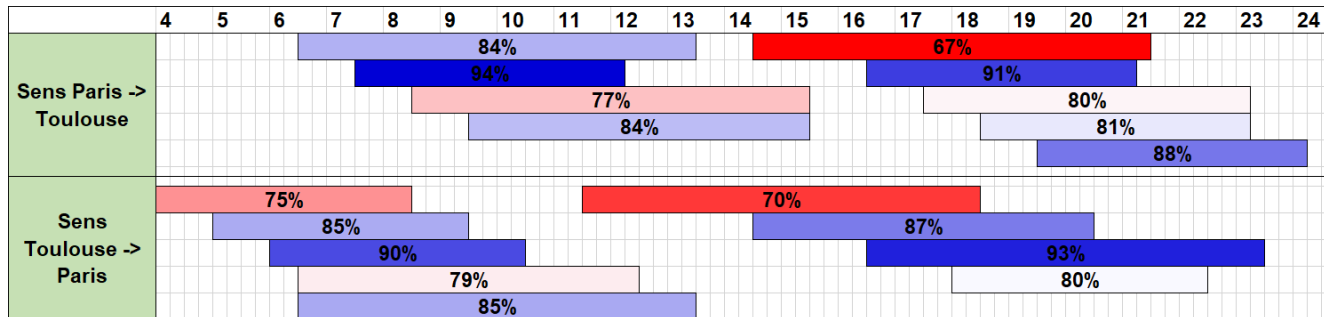


Une régularité entre janvier et août en légère hausse par rapport à 2022

- La régularité à 10 minutes est en baisse de **2,6 points par rapport à 2021** mais en hausse de **1,8 point par rapport à 2022** et **72% des retards sont inférieurs à 30 minutes**.
- **La part des trains avec un retard de plus de 2 heures reste stable** entre 2021 et 2023 (1,3 à 1,6% des trains).
- **127 trains avec un retard supérieur à 1h**, soit 7 de moins qu'en 2022.

Régularité par train

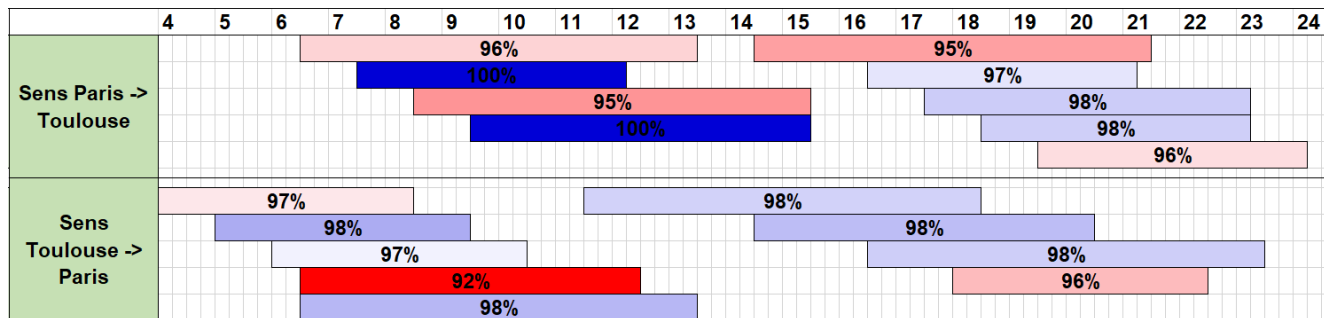
Régularité à 10 minutes par train (janvier à août 2023)



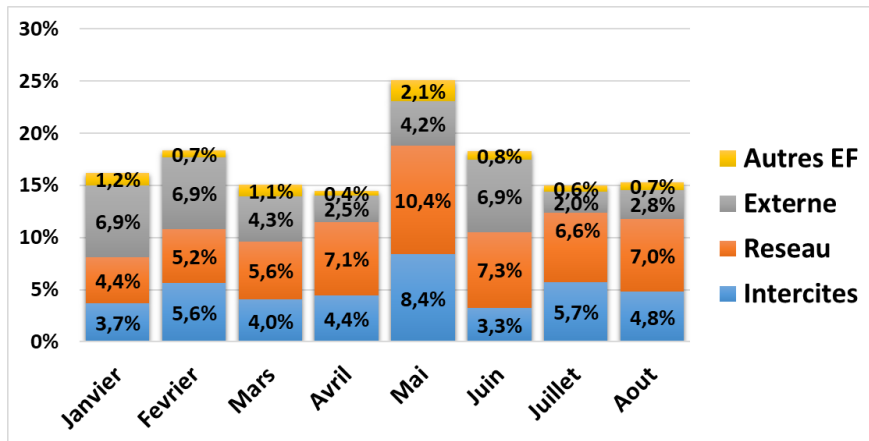
Une régularité hétérogène suivant les trains

- Le premier train en direction de Paris qui y arrive en heure de pointe francilienne est le train le plus souvent en retard
- Les grands retards concernent davantage les trains origine ou terminus Toulouse et le premier train en direction de Paris du matin

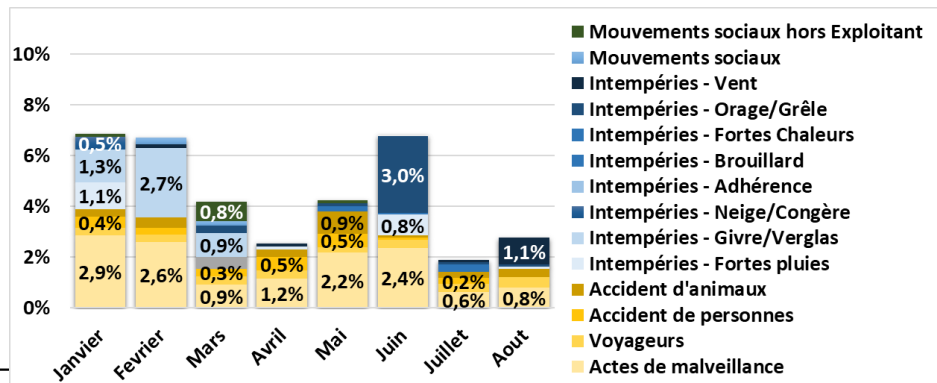
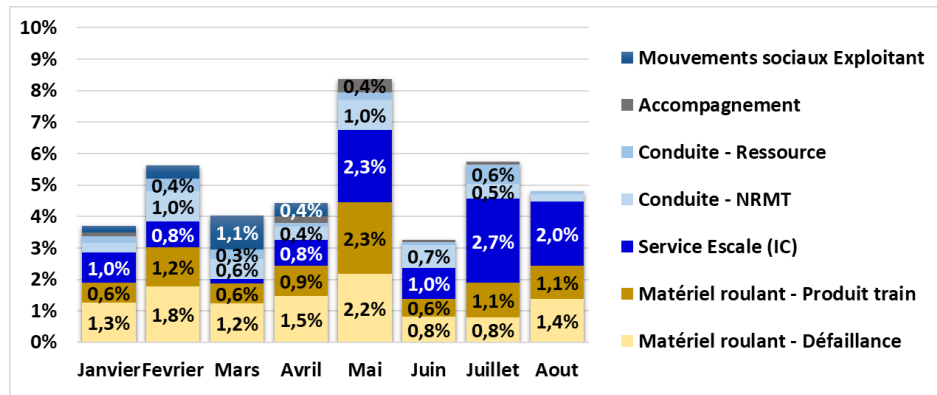
Régularité à 1h par train (janvier à août 2023)



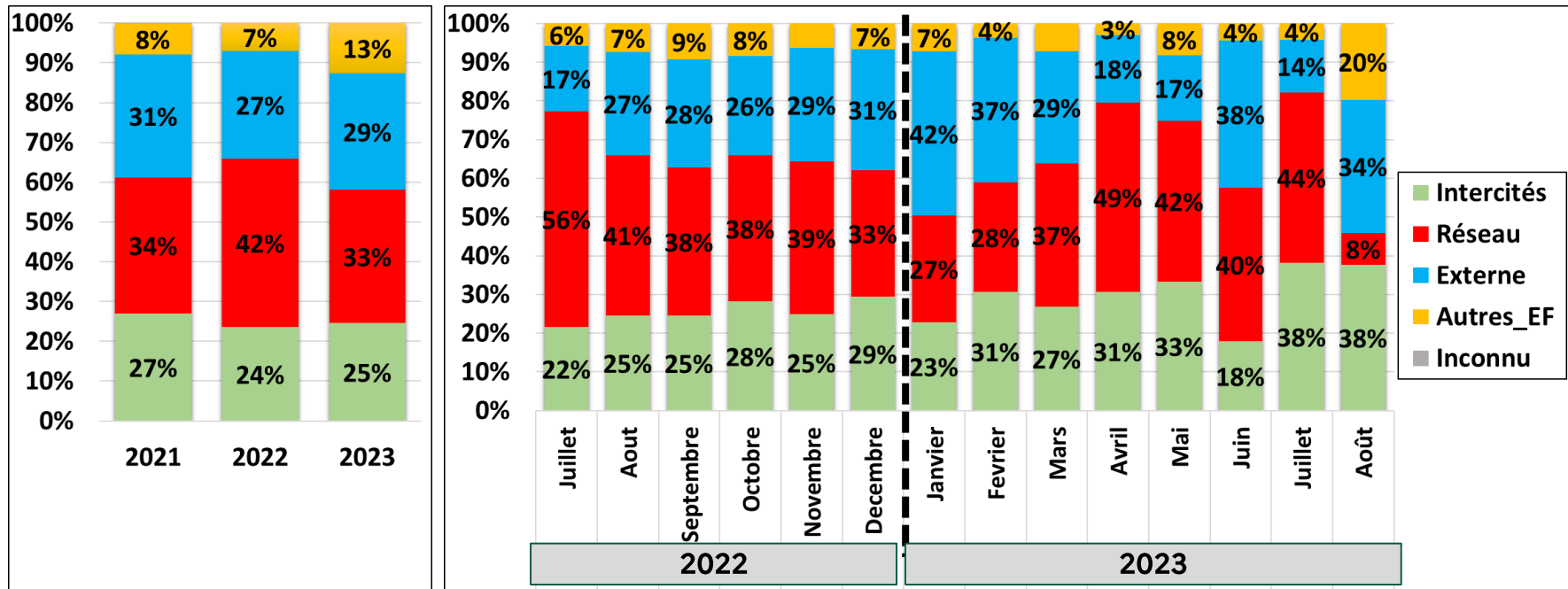
Les causes de retards supérieurs à 10 minutes



- Des causes de retard partagées entre des **dérangements d'installations**, des causes **externes** (accidents, malveillance, intempéries), des pannes matériel qui se résorbent et le service escale
- **Une ligne soumise aux aléas climatiques** : givre sur les caténaire 1500 V l'hiver, fortes chaleurs l'été et quelques tempêtes



Causes de retard > 10 minutes

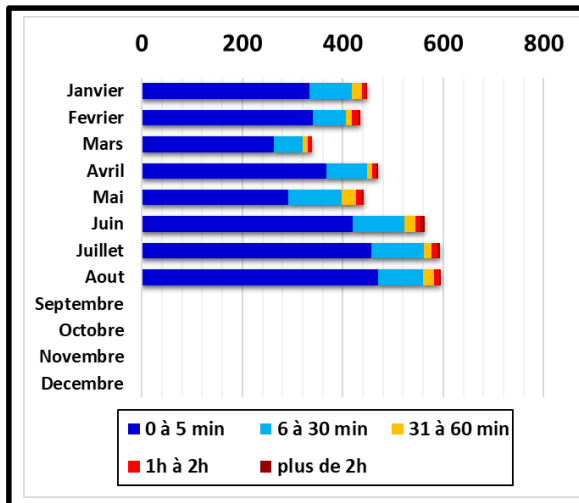


Année 2019-2020-2021-2022

Janvier 2022 à Janvier 2023

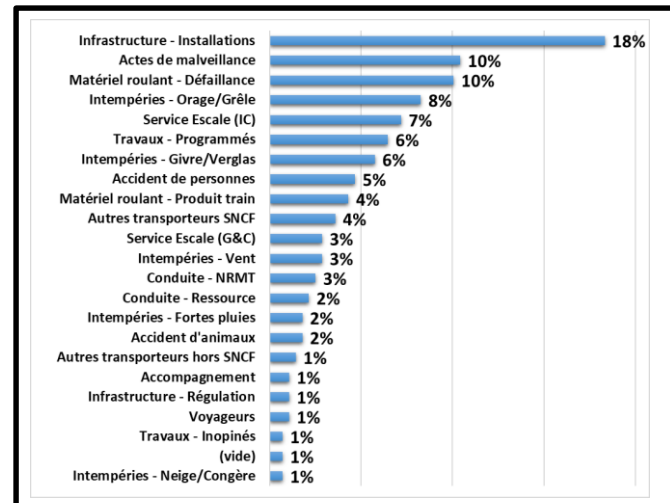
Un nombre de grands retards stable

Retard des trains au terminus entre janvier et août 2022



Mois	1h à 2h		> 2h	
	2023	/ 2022	2023	/ 2022
Janvier	7	-6	3	-3
Février	13	9	4	4
Mars	8	1	0	-7
Avril	8	-4	4	0
Mai	12	5	4	-1
Juin	10	-1	9	-2
Juillet	12	-1	5	2
Août	10	-8	3	-10
Septembre	0		0	
Octobre	0		0	
Novembre	0		0	
Decembre	0		0	
Cumul année	80	-5	32	-17

Causes des retards > 1h



- Le nombre de **grands retards est en baisse** par rapport à 2022 (-17)
- Les causes des grands retards sont essentiellement liées à des **causes externes (44%)** avec notamment des accidents de personne et des actes de malveillance, puis à **SNCF Réseau (29%)** à cause de dérangements d'installation et des travaux, et enfin à Intercités (27%) à cause de pannes matériel et du service escale.

Les derniers grands retards

	Date	Cause	Aléas	Principales conséquences
Juillet	Samedi 8	Externe	Arbre tombé sur les voies vers Cahors	Retards de 2h55, 1h et 55 min
	Lundi 24	Externe	Accident de personnes entre Grisolles et Dieupentale	Retards de 2h20 et 1h30
	Samedi 29	Externe	Accident de personne entre Dieupentale et Montbartier	Retards de 1h23
Août	Mercredi 2	Externe	Arbre tombé sur les voies au niveau de Masseret	Retards de 2h46, 59 min, 54 min et 51 min
	Lundi 7	Externe	Accident de personne entre Montauban et Toulouse	Retards de 1h30 et 2h35
Septembre		Intercités	Absence d'agent pour réalisation de la manœuvre à Brive pour le 3624	Retard de 2h (report sur le train de suivant)
		Réseau	Défaillance d'un train travaux entre Eguzon et St-Sébastien et panne matériel du 3635 vers Argenton-sur-creuse	Retard de 2h15
	Mardi 5	Intercités	Disjonctions électriques sur le train 3694 survenues à Montauban (climatisations HS) non résolues	Prise en charge par TGV pour les voyageurs à destination de Paris, par TER une heure plus tard pour ceux à destination de Limoges et Brive et réservation de chambre d'hôtel pour ceux à destination de Châteauroux et Vierzon
	Mardi 12	Externe	Heurt d'un arbre entre Vierzon et Issoudun par un TER et malaise voyageurs à bord du 3694	Retards de 3h33, 3h, 2h50, 2h, 2h05, 1h20

1,4% de suppressions opérationnelles en 2023

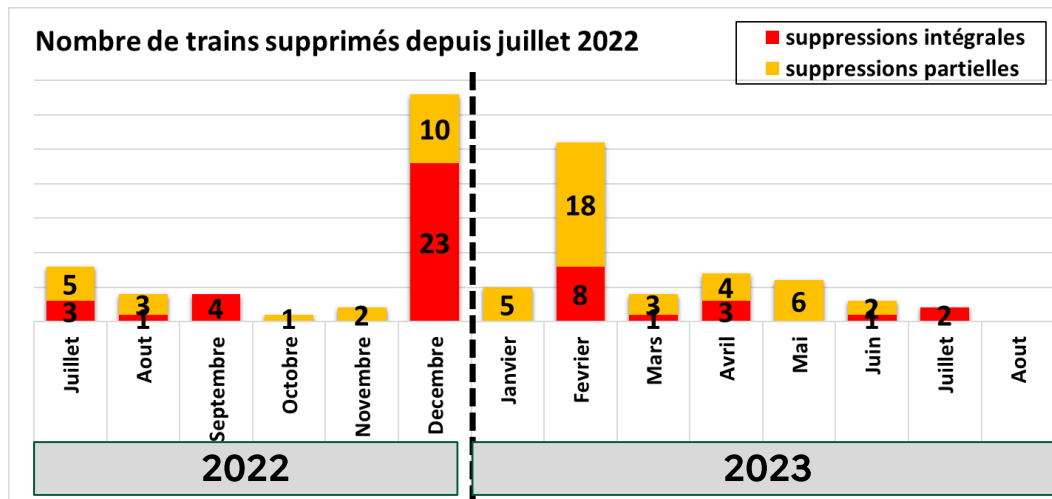
➤ Un taux de suppression en forte hausse en 2022

- **65** à cause du givre
- **27** à cause de pannes matériel
- **18** à cause d'autres EF
- **15** à cause de dérangements d'installations

➤ Un taux de suppression en nette baisse en 2023

- **22** à cause du givre
- **13** à cause de dérangements d'installations
- **11** à cause de pannes matériel
- **4** à cause d'accidents

Nombre de suppressions	2021	2022	2023
Total	51	147	53
Intercités	15	36	11
Réseau	1	18	13
Externe	35	92	29
Taux de suppression	2021	2022	2023
	1,0%	2,5%	1,4%



Prolongation des rames Corail

Le programme industriel permet la prolongation des voitures Corail qui circulent sur la ligne jusque dans le courant de l'année 2024, pour qu'elles continuent à être utilisées dans des conditions de sécurité et de confort optimales jusqu'à l'arrivée des rames Oxygène

Le maintien du niveau d'offre, dans un contexte où des trains sont immobilisés en technicentre pour des opérations de maintenance lourde, nécessite **l'injection temporaire dans les roulements de matériel Corail « non modernisé », sans prise électrique ni wifi. La capacité est cependant conservée.**



Information des clients sur l'absence de wifi dès la réservation sur les canaux de vente SNCF



Prix adapté au niveau confort

Les trains Paris <-> Brive concernés par l'injection de matériel non modernisé :

	Sens Brive - Paris	Sens Paris - Brive
À partir du 03/09	• n°3684 (quotidien)	<ul style="list-style-type: none"> • n°3615 (du lundi au vendredi) • n°3625 (samedi) • n°3617 (dimanche)

Une conception pensée pour la montée en gamme en termes de **confort**, de **services** apportés et de respect de l'**environnement**

- 420 places « grand confort »
- Équipement wifi
- 10 emplacements vélos
- Prises électriques et USB
- Information en temps réel
- Vidéosurveillance
- Un train moderne, vert et adapté aux territoires traversés



Un accès en **autonomie** pour les **Personnes à Mobilité Réduite**



- Dans l'ensemble des gares accessibles, possibilité pour les PMR d'accéder au train en totale autonomie (via accès par plancher bas).
- Pour la première fois en France, les Utilisateurs de Fauteuils Roulants pourront choisir leur classe (2 places en 1^{ère} classe et 2 autres places en 2nde classe)

De nouvelles **installations de maintenance** pensées en lien avec le matériel

- Les installations de maintenance en cours de mise en place sur les sites de Paris-Masséna, Brive-la-Gaillarde et Toulouse-Raynal sont spécifiquement adaptées à ce nouveau matériel.
- Elles permettront notamment un meilleur nettoyage extérieur des rames et une meilleure vidange des WC.



Renouvellement du matériel roulant Oxygène

- 10 Caisses (188 m) –
Couplables UM2
- 200 km/h – bi-courant
- 420 places grand confort
(103 en 1^{ère}, 317 en 2^{de})
- **Un vrai train
communiquant (Service
d'information aux
voyageurs embarqué,
comptage voyageurs,
affichage résa...)**
- Prises électriques et USB
- Information en temps réel
- Vidéosurveillance



- 2 espaces réservés aux
utilisateurs de fauteuils
roulants (1^{ère} et 2^{de})
- Espace restauration
- Espace pour 10 vélos avec
réservation et recharge vélos et
trottinettes électriques

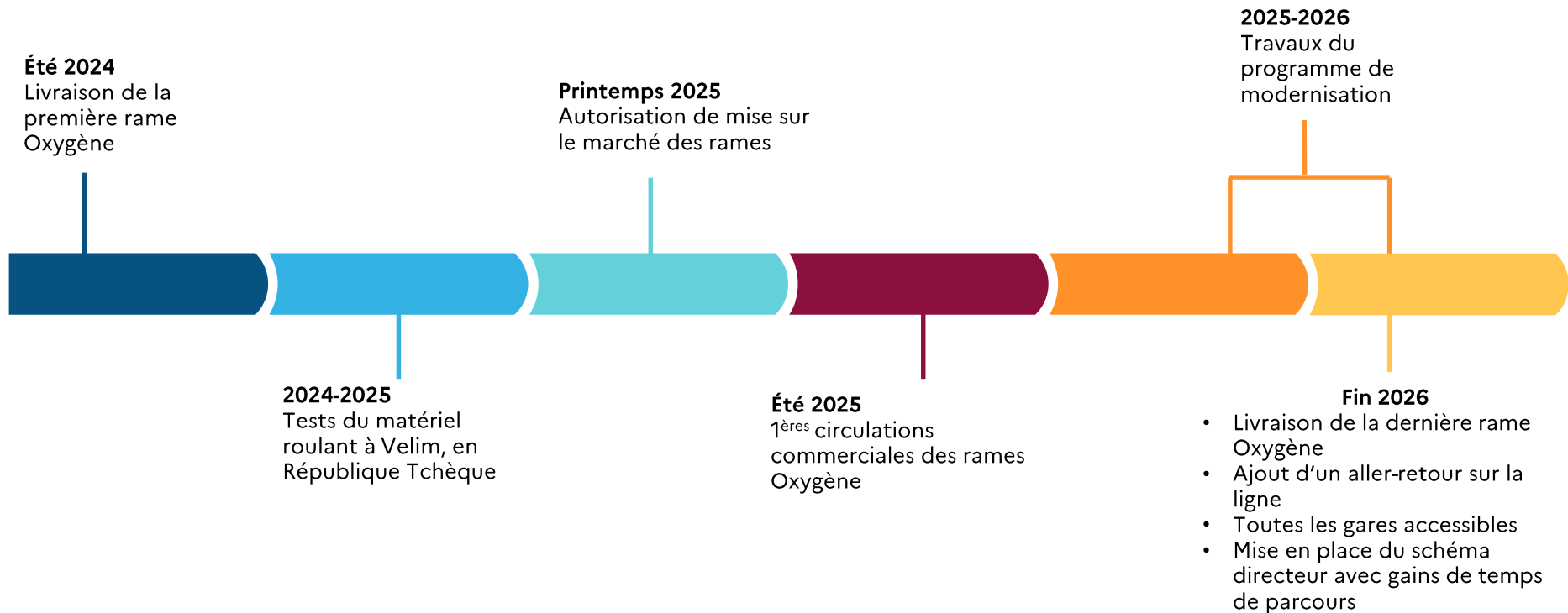


Renouvellement du matériel roulant Oxygène

- La rame PS1 (première rame de pré-série) effectue des circulations d'essai à Velim (Tchéquie)
- Le planning des essais reste très tendu. L'État suit de près l'avancée du projet.
- Dans les prochaines semaines, la construction des rames (à partir de la huitième) se fera l'usine CAF de Reichshoffen (Bas-Rhin)



Tenue du planning schéma directeur



L'offre de restauration à bord

- Une offre de restauration qui génère un **haut niveau de satisfaction (94%)**
- Un service de **géolocalisation du chariot dans le train** mis en place depuis début 2022
- Une **carte renouvelée** toutes les saisons : des produits, simples, bio, de saison servis à la place. **La carte automne est déployé depuis le jeudi 5 octobre**
- Un **partenariat avec Julie Andrieu** et des animations pour valoriser les fournisseurs de produits locaux et durables à la carte de restauration Intercités (*voir exemple ci-dessous*).



Le 20 septembre, à l'occasion de la Semaine européenne du développement durable, le fournisseur *Kignon* a distribué à bord des trains Paris - Limoges - Toulouse des biscuits bio fabriqués en Établissement et service d'aide par le travail.



Une dynamique des trafics stimulée par une offre tarifaire et des campagnes ciblées

+ de **800 000**

voyageurs transportés entre début juin et fin août sur Paris - Limoges - Toulouse, en progression par rapport à l'été 2022.

80%

de taux d'occupation moyen cet été.
En moyenne, un quart des trains étaient pleins cet été.

JUIN

JUIL.

AOÛ.

SEP.

**Affichage
et
com
digitale**



**Promotion
Carte
Avantage**



**200 000
billets à
19€**



**Promotion
«Back to school»**

**Partenaria
ts**

**Lovely Brive
Festival
Voyage
influenceurs,
concert à bord...**



**Les intemporelles
d'Argenton**
Visibilité IC sur la
rubrique «Comment
venir»

Coupe du monde de Rugby
Loc pelliculée, affichage...



Détails plan d'action SNCF Intercités (1/4)

Suivi à fin août 2023

Thématiques	Actions	Statut	Échéance	Commentaires
Matériel	Poursuite du plan de fiabilisation des locomotives	En cours	Run (en continu)	Taux d'avancement actuel saison 2: 70%
	Lever les restrictions de vitesse des trains pour l'acheminement des locomotives en véhicule	Terminé		
	REX Givre à l'issue de l'hiver 2022 (en lien avec SNCF Réseau)	Terminé		
	Plan givre : mise en place d'une locomotive racleuse supplémentaire	Terminé		6 racleuses en 2023-2024, vs 5 en 2022-2023
Matériel/ maintenance	Renforcement des moyens de maintenance préventive (télésurveillance bogies et batterie)	En cours	T1 2024	
	Nettoyage des évaporateurs de climatisation	En cours	T2 2024	Programmé sur Palito pour l'été prochain
	Brevet auto-racleurs givre spécifique dans la perspective du projet Oxygène	En cours	2026	Validation technique OK, évaluation des coûts en cours
	Renforcer les compétences dépannage à Brive / Toulouse / Villeneuve	En cours	Moyen terme	
	Renforcement de l'Equipe mobile de maintenance	En cours	T1 2024	

Détails plan d'action SNCF Intercités (2/4)

Suivi à fin août 2023

Thématiques	Actions	Statut	Échéance	Commentaires
Prise en charge	En cas de grosse situation perturbée, avitaillement systématique des voyageurs au bout de 2h	Terminé	Run (en continu)	
	Distribution proactive d'eau en cas de forte chaleur	Terminé	Run (en continu)	Dispositif été prolongé jusqu'à fin octobre (stock de 240 bouteilles par train)
Amélioration du service	Renforcement de l'équipe de suivi opérationnel	Terminé		1 recrutement au pôle Desserte Intercités
	Renforcement du nombre de chefs de bord	Terminé		2ème Chef de bord déployé sur les trains tardifs Paris <-> Cahors, y compris sur rame en US.
	Rappel de la garantie confort : remboursement de 15% du prix du billet en cas d'inconfort lors du trajet	Terminé	Run (en continu)	
	Montée en qualité de service continue des personnels à bord pour se rapprocher des standards des TGV INOUI	En cours	Fin 2023	72% des chefs de bord déjà formés sur le service associé aux opérations de contrôle et sur la prise de congés 1 ^{ère} classe. En 2024, les formations seront notamment consacrées au dialogue de régularisation à bord à l'information en situation perturbée.
	Attentions personnalisées (ex : bon boisson le jour de l'anniversaire, proposition d'installation dans le sens de la marche)	Terminé	Run (en continu)	Mise en œuvre des nouveaux «bon boisson» depuis juillet 2023
	Poursuite d'une politique d'animation famille pour les grands départs (ex : goodies aux enfants lors des grands départs).	Terminé	Run (en continu)	
Offre/Service	Groupes miroirs clients : construction de la future offre de service dans une dynamique de concertation des clients	En cours	Fin 2023	Focus groupes clients et étude quantitative réalisés durant le printemps/été 2023 : exploitation des résultats en cours pour identifier les futurs services Oxygène. Restitutions aux acteurs économiques prévues d'ici début 2024.

Détails plan d'action SNCF Intercités (3/4)

Suivi à fin août 2023

Thématiques	Actions	Statut	Échéance	Commentaires
Sûreté et H00	Opérations ponctuelles de Surveillance Générale en civils à Paris Austerlitz.	Terminé	Run (en continu)	Opérations de filtrage de tous les trains une fois par trimestre, appui à l'accueil-embarquement, accompagnements à bord
	Paris Austerlitz : Mise en place de portes de quai voies 1 à 7 (voies de départ des trains Palito)	Terminé		Portes de quai opérationnelles sur les voies 1 à 7
	Poursuite du déploiement des caméra piétons auprès des Chefs de bord	En cours	Fin 2023	
Nettoyage	Hausse du taux de nettoyage en parcours	Terminé		Le taux de trains couverts par le Nettoyage en parcours a doublé depuis mai (de 17 à 30% des trains)
	Renouvellement du contrat de nettoyage des trains	En cours	2025	
Information voyageurs	Simplifier et rendre plus pédagogique l'information voyageurs	En cours	Court terme	Travail en cours d'implémentation de la liste de motifs
	Amélioration des éléments affichés aux voyageurs : information Voyageurs renforcée sur SNCF Connect	En cours	Moyen terme	Bandeau mis à jour jusqu'à début janvier
	Déclenchement du dispositif «FIL Info Live» en cas de grosse situation perturbée	En cours		Déclenché par le DN Info Voyageurs en cas de crise nationale de niveau G3
Restauration	Géolocalisation des chariots	Terminé		100% des chariots sont équipés

Détails plan d'action SNCF Intercités (4/4)

Suivi à fin août 2023

Thématiques	Actions	Statut	Échéance	Commentaires
Toilettes	Remplacement des savonniers	En cours	Court terme	Remplacement des cartouches de savon dans les savonniers inclus dans les missions du prestataire Nettoyage en circulation
Wifi	100% des cartes SIM changées	Terminé		
	Enrichissement du portail wifi avec des contenus médias	En cours	T1 2024	Plus de 4 000 magazines téléchargés en 3 mois dans le cadre de l'expérimentation menée avec Prisma en 2023. La mise à disposition de contenus médias sur le portail wifi sera pérennisée. Appel d'offres en cours.
Communication	Information proactive des acteurs de la ligne sur les adaptations temporaires de plan de transport (à 3 mois)	Terminé	Run (en continu)	Document d'information jusqu'à fin janvier 2024 diffusé le 9 octobre. Le prochain envoi est prévu mi-novembre.
	Information réactive des acteurs de la ligne sur les causes et conséquences des événements opérationnels lourds	Terminé	Run (en continu)	
	Propositions régulières d'invitation des acteurs de la ligne et des médias à des visites Terrain	Terminé	Run (en continu)	
	Organisation régulières de Rencontres clients, avec présence d'agents en intermétiers	Terminé	Run (en continu)	La prochaine rencontre Clients est en cours d'organisation pour juin prochain

Travaux majeurs prévus en 2024 sur l'axe en IDF

Travaux réalisés lors d'une Opération Coup de Poing (week-ends POLT)

5 Week-ends POLT semaines 13/14, 19/20, 20/21, 47/48, 48/49

- Renouvellement d'Appareils de Voie (RAV) à Paris-Austerlitz et Masséna
- Renforcement des installations électriques entre Brétigny et Étampes pour les futures rames Oxygène
- Travaux préparatoires au renouvellement du poste d'aiguillage d'Étampes
- Travaux de mise en accessibilité de la gare d'Étampes

3 Week-ends Nord Juvisy* : semaines 21/22, 40/41, 41/42 : RAV à Paris Austerlitz, Renouvellement d'appareils de voie aux Ardoines, Régénération caténaire en Île-de-France

(*) coupure nécessitant le report de circulations voyageurs à Paris Bercy

- **Planning :**

- Première phase d'étude en cours (AVP) jusqu'à septembre 2023,
- Conventions de financement des phases PRO et REA à signer sur le périmètre IDF en 10/2023, pour pouvoir débiter les travaux en 2024.
- Convention de financement de la phase PRO sur les périmètres de Centre-Val de Loire, Nouvelle-Aquitaine, Occitanie, à signer en 10/2023, pour réaliser les travaux à partir de 2025.
- Engagement des études détaillées (phase PRO) à partir du T4 2023
- Travaux prévus sur la période 2024-2027 (en cours de programmation)
- Dossier "Cas par cas" déposé auprès de l'Autorité Environnementale fin septembre 2023

- **Performances attendues à date :**

- L'amélioration des temps de parcours visée au schéma directeur 2018 est accessible sur la majeure partie de l'offre (9 aller-retours sur 11) : dessertes avec 4 arrêts entre Paris et Limoges en 3h06.
- En revanche, pour les 2 trains avec 1 seul arrêt intermédiaire, les dernières études d'exploitation conduisent à un temps de parcours en 2h53 intégrant 2 minutes supplémentaires pour l'insertion en Ile de France.

Les postes d'aiguillage et la télésurveillance des installations techniques

La création de **poste d'aiguillage** informatisé permet :

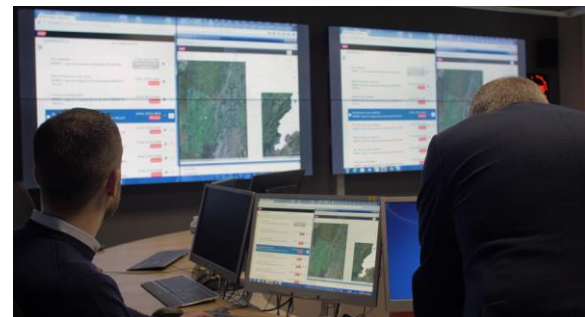
- **La fusion des anciens postes** avec mise en télécommande.
- **D'améliorer la vitesse des trains** à la traversée des gares en simplifiant les itinéraires ferroviaires

Les bénéfices pour les voyageurs et les exploitants du site :

- **Améliorer la régularité de la ligne** grâce à des installations modernes réduisant le risque de défaillances techniques de pièces obsolètes

La télésurveillance des installations techniques :

- Vise à **détecter plus rapidement les défaillances techniques**, avertir les agents de maintenance et à remettre en état dans les meilleurs délais.
- **Facilite la supervision permanente des équipements de signalisation**, le long des voies ainsi que les systèmes de contrôle des aiguillages, des caténaires et des passages à niveau.



Les ouvrages d'art et les remblais

Ils font l'objet d'une surveillance régulière et de travaux le cas échéant.

Il s'agit d'assurer l'entretien, l'étanchéité et la sécurité des ponts et tunnels et la stabilité des tranchées et remblais

Par construction, ces ouvrages sont plus vulnérables aux aléas extérieurs.

Avec le dérèglement climatique, la vigilance redouble et les mesures préventives sont plus que jamais nécessaires pour assurer la résilience face aux événements météorologiques plus violents et plus fréquents.

Sur la ligne POLT, on peut citer en particulier les tunnels du Pouch (19) et de Saint-Sulpice (87), le viaduc de Rocherolles (87) le remblai des Carmes (45), le remblai de Nouan Le Fuzelier (41), la tranchée de Noailles (19) et de Mercuès (46), etc...

Ce que les travaux réguliers évitent :

- La mise en place d'un ralentissement temporaire des trains voire l'arrêt total des circulations comme lors du glissement d'un talus suite à de fortes précipitations
- Des interventions beaucoup plus lourdes (reconstruction ou remplacement)



Actions de prévention Faune & Végétation

La maîtrise de la végétation dans les emprises ferroviaires, sur les voies ferrées et leurs abords est indispensable pour assurer :

- **La sécurité des circulations**

La végétation peut empêcher le bon drainage de la plateforme voie.

Les feuilles mortes occasionnent des phénomènes d'enrayage ou le patinage des trains.

Les chutes d'arbres, de branches ou les feux de broussailles peuvent provoquer l'arrêt des circulations.

La végétation aux abords des voies augmente le risque de collision avec la faune sauvage.

- **La sécurité du personnel et accès à l'infrastructure ferroviaire**

Une végétation abondante peut provoquer des accidents de plain-pied pour les agents SNCF présents sur les voies, ou entraver l'accès du personnel compétent lors d'opérations de secours.

- **La régularité des circulations.**

- ✓ Garantir la meilleure visibilité possible pour nos conducteurs et nos agents intervenants sur le terrain
- ✓ Limiter l'impact de la végétation sur la circulation des trains (chutes d'arbres, de branches, de feuilles, divagation de la faune, etc)
- ✓ Permettre l'accès aux secours, aux forces de l'ordre et aux voyageurs



Mise en accessibilité des gares et des quais

La mise en accessibilité consiste principalement à :

- Rehausser les quais à 55cm de hauteur pour supprimer la marche entre le quai et le marchepied du train ;
- créer de nouveaux ascenseurs et escaliers ;
- rénover les escaliers d'accès aux quais.

Bénéfices attendus :

- Simplifier l'accès aux différents niveaux de la gare ;
- Faciliter les montées et les descentes de train ;
- Améliorer le confort pour les voyageurs ;
- Fluidifier les cheminements dans la gare en particulier pour les Personnes en Situation de handicap.

