

FOCUS

CHANTIER SUITE RAPIDE : LES ORDRES DE GRANDEUR

Depuis le mois de janvier, d'importants travaux ont lieu entre Limoges et Salon-la-Tour dans le cadre d'un renouvellement de voie et ballast. Après la réfection de la voie 2 l'été dernier, c'est maintenant la voie 1 qui fait l'objet d'un renouvellement.

60 ans de service pour les matériaux à changer	68 millions € intégralement financé par SNCF Réseau
40 km de voie à renouveler complètement	14 km de voie déjà régénérés partiellement
600 à 900 m de voie régénérés chaque nuit	80 km/h de vitesse maximale autorisée sur la zone le temps des travaux

27 semaines
de travaux organisés en
3 phases

- 10** semaines de travaux préparatoires
- 13** semaines de « travaux principaux » (remplacement des équipements)
- 4** semaines de travaux de finition

EN CHIFFRES

90 %

DE SATISFACTION GÉNÉRALE

En 2021, la satisfaction globale sur l'ensemble du voyage gagne un point par rapport à l'année 2020 (89 %). Cela s'explique notamment par la satisfaction de la propreté des toilettes (+ 10 points) et par la visibilité et la disponibilité du chef de bord (+ 4 points).

86,8 %

DE RÉGULARITÉ

Ce chiffre, calculé sur le second semestre de 2021, est en net progrès par rapport à 2020 (+ 7,2 points sur la même période). Il signifie que 87,6 % des trains sont arrivés dans les 10 minutes après l'heure d'arrivée, ce qui s'explique notamment par les efforts faits sur le programme H00 (s'assurer que le départ du train s'effectue à la minute exacte prévue).

10,4 %

DE PART IRRÉGULARITÉS SNCF RÉSEAU

La « part Réseau » pointe la proportion d'incidents liés à l'infrastructure. Portant sur le second semestre 2021, elle présente une amélioration de 10,8 points par rapport à 2020, notamment due au plan d'action sur le traitement de la végétation.

ACTUALITÉ

Régénération de voies, aménagements en gare, nouveaux équipements de signalisation... le point sur les travaux pour améliorer la sécurité et les temps de parcours.

- EN COURS **Renouvellement voie et ballast entre LIMOGES et SALON-LA-TOUR**
- EN COURS **Travaux d'accessibilité en gare de LA SOUTERRAINE (voir article p. 3)**
- EN COURS **Renouvellement de 16 appareils de voie en gare de BRIVE**
- EN COURS **Travaux d'accessibilité en gare de VIERZON**
- EN COURS **Renouvellement voie et ballast des tunnels de POUZERGUES, VIANDES, CABANNES, au nord et au sud de CAHORS**
- EN COURS **Renouvellement d'appareils de voie en gare des AUBRAIS**
- JUIN **Confortement du remblai des MUIDS (ouvrage en terre entre LES AUBRAIS et VIERZON)**
- JUILLET-DÉCEMBRE **Renouvellement voie et ballast dans les tunnels de BOULET et de NOAILLES au sud de BRIVE**



Pour en savoir plus sur l'ensemble des trains d'équilibre du territoire (TET), rendez-vous sur

<https://www.ecologie.gouv.fr/trains-dequilibre-du-territoire-tet>



PARIS-LIMOGES-TOULOUSE

JUIN 2022

JOURNAL D'INFORMATIONS DE LA LIGNE

#3

ÉDITO



Consolider les acquis tout en continuant d'innover.

Plusieurs suppressions ou limitations de trains ont eu lieu depuis début avril, essentiellement liées aux derniers épisodes de givre et à des problèmes techniques sur les locomotives. Les retours d'expérience doivent permettre à Intercités et à SNCF Réseau d'en tirer tous les enseignements. Ces difficultés ne doivent pas masquer les réels progrès réalisés sur la ligne : la satisfaction voyageurs liée au voyage est de 90% et la qualité de service a progressé en 2021. Les clients apprécient particulièrement les efforts faits sur la propreté des toilettes (+10 points), ainsi que sur la visibilité des chefs de bord (+4 points). L'objectif d'Intercités : consolider ces acquis, tout en continuant d'innover. Le plan d'action se décline aussi côté Relation clients, avec le travail sur les annonces à bord et sur les embarquements à Paris Austerlitz. Les avancées opérées sur la ligne Paris-Limoges-Toulouse profitent aux voyageurs des autres lignes et vice versa, créant des synergies au sein d'Intercités qui permettent d'améliorer la qualité de service pour toutes et tous.

Amandine Thomas-Commin
Directrice d'Intercités
SNCF Voyageurs

MONTEZ
À BORD
DES
NOUVELLES
RAMES
P.2



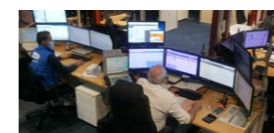
TRAVAUX



NOUVEAU MATÉRIEL ET ACCESSIBILITÉ : LA GARE DE LA SOUTERRAINE FAIT PEAU NEUVE.

P.3

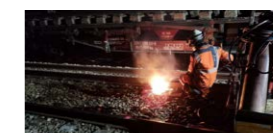
ENGAGEMENT



LE CENTRE DE SUPERVISION INTERCITÉS, UNE MACHINE BIEN HUILÉE.

P.3

FOCUS



EN 2022, L'OPÉRATION SUITE RAPIDE DE LIMOGES EN CHIFFRES

P.4



MONTEZ À BORD DES NOUVELLES RAMES



VOYAGEURS

LES NOUVELLES RAMES SORTENT DU BOIS

Le constructeur CAF a réalisé quatre maquettes grandeur nature des parties les plus déterminantes des rames, afin de vérifier les derniers détails de confort et de commodité pour les voyageurs et le personnel.



Dans les voitures de 2^{de} classe, de nombreux espaces sont prévus pour les bagages et des écrans tiennent les voyageurs informés tout au long du parcours.



Les portes d'accès à proximité des espaces des usagers en fauteuil roulant (UFR) permettent à tous les voyageurs de monter à bord de façon autonome, une fois les quais rendus accessibles.



Un espace vélo pourvu de 10 places, avec prises de recharge, est placé au centre de la rame



Dans les espaces adaptés aux UFR (1^{re} et 2^{de} classe), les voyageurs peuvent rester dans leur fauteuil ou s'installer dans un siège de transfert. Ils disposent des mêmes équipements que l'ensemble des places et la possibilité d'appeler le personnel.



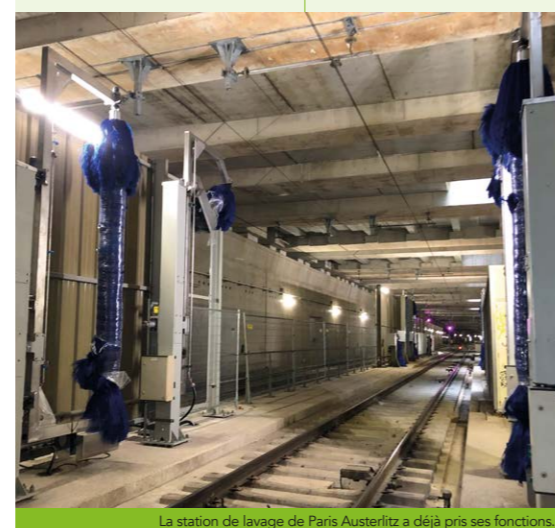
En 1^{re} classe, plus d'espace et certaines places en quinconce.

À Barcelone, quatre maquettes reproduisent des segments spécifiques des nouvelles rames.

Ces maquettes, majoritairement en bois, simulent à l'identique (et de façon impressionnante) le design du train, mais aussi tout son mobilier. Une étape déterminante pour détecter les petites erreurs, à l'image du positionnement de la poubelle pour les places des usagers en fauteuil roulant (UFR) qui gênaient l'installation du fauteuil : un défaut qui pourra être corrigé !

LE PROGRAMME DES RAMES

<p>1</p> <p>Printemps/Été 2022</p> <p>Construction des 1^{ères} rames de pré-série et essais statiques à Beasain, en Espagne</p>	<p>2</p> <p>Automne 2022</p> <p>Essais dynamiques à Velim, en République Tchèque</p>
<p>3</p> <p>2023</p> <p>Poursuite des essais dynamiques sur les autres rames de pré-série</p>	<p>4</p> <p>2024</p> <p>Homologation et mise en circulation progressive des rames</p>



La station de lavage de Paris Austerlitz a déjà pris ses fonctions.

TRAVAUX

ÇA SENT LE NEUF À AUSTERLITZ

La station de lavage de Paris Masséna a été rénovée pour s'adapter aux nouvelles rames et sera bientôt complétée par une seconde station à Clermont-Ferrand.

Pour que les nouveaux trains restent beaux comme des camions, il faut pouvoir les entretenir ! La station de lavage de Paris Masséna, située entre le technicentre et la gare de Paris-Austerlitz, a été modernisée pour pouvoir s'adapter à la largeur et à la hauteur des nouvelles rames.

Livrée le 15 décembre dernier, elle sera complétée par une seconde « machine à laver » qui sera créée à Clermont-Ferrand. Ces améliorations, qui sont aussi utilisées pour les trains Corail, promettent un gain d'efficacité qui améliorera à coup sûr la qualité du service... et la transparence des vitrages !



TRAVAUX

ACCESSIBILITÉ EN GARE : AU TOUR DE LA SOUTERRAINE

Dans le cadre du programme de mise en accessibilité, des travaux ont commencé fin mars en gare de La Souterraine, dans la Creuse, et dureront jusqu'en septembre.

Ces travaux se tiennent en trois phases et ont commencé par le rehaussement et l'allongement des quais, afin de les adapter aux nouvelles rames et permettre un accès autonome aux personnes à mobilité réduite. Ensuite, le passage souterrain sera rénové et des ascenseurs installés, toujours dans une logique d'accessibilité. Une nouvelle signalétique adaptée sera installée (bandes d'éveil à la vigilance, bandes antidérapantes sur les marches, braille sur les rampes...) et l'éclairage des

quais sera complètement rénové avec du matériel LED permettant des économies d'énergies.

Évoluer sans perturber la circulation
L'ensemble des travaux se déroule de nuit, avec des quais rendus chaque matin, à l'exception des « week-end coup de poing » de Pâques, de l'Ascension et de la Pentecôte où les équipes se relaient 24h/24 sur trois à quatre jours. Pendant et après le chantier, une limitation temporaire de vitesse à 40 km/h est en place, avant un retour progressif à la vitesse nominale. Ces travaux de mise en accessibilité sont financés par l'État, le conseil régional de Nouvelle-Aquitaine et SNCF Gares & Connexions.

ENGAGEMENT

LE CENTRE OPÉRATIONNEL INTERCITÉS, MAESTRO EN CAS DE FAUSSE NOTE

Ce ne sont pas moins de cinquante personnes qui surveillent, coordonnent et solutionnent les circulations.

Chapeautés par six managers et un chef de plateau, ces agents qui s'assurent en 3x8 de la bonne circulation des 80 trains Intercités quotidiens et réagissent aux incidents sont organisés en deux pôles. Un pôle ressource s'assure de la disponibilité des moyens humains (conducteur et contrôleur) et matériels (locomotive et

rames) pour faire circuler un train. Un autre pôle est chargé de l'information voyageurs et de la prise en charge : en cas d'incident, il s'assure d'une information fiable, régulière, qui correspond aux besoins spécifiques des voyageurs (typologie de voyageurs, correspondances éventuelles...).

Cela demande une communication efficace entre le centre de supervision et le reste de l'exploitation présente sur le terrain. Cela passe notamment par une plateforme de chat en temps réel qui transmet aux agents



L'opération coup de poing du week-end de Pâques a mobilisé près de 50 personnes.

DE FIL EN AIGUILLE, ÇA AVANCE À VIERZON

Actuellement mécaniques ou électromécaniques, les postes d'aiguillage seront remplacés par un poste informatisé. Les travaux, débutés en 2021, se termineront en 2027.

Le secteur de Vierzon est actuellement commandé par six postes d'aiguillages mécaniques : les aiguilles sont déplacées depuis un levier, à la force des bras. À terme, ils seront commandés informatiquement, depuis un poste unique, qui couvrira également le secteur Sud d'Orléans-Vierzon. Ces travaux sont coordonnés avec ceux de mise en accessibilité des quais et de refonte du plan de voies.

UN GAIN EN EFFICACITÉ ET EN SÉCURITÉ
Une modernisation bienvenue pour ces équipements arrivés à échéance de renouvellement, dont les pièces et les compétences de maintenance se font rares. Mais c'est aussi et surtout un atout de sécurité pour les agents et de régularité, puisque les postes informatisés amélioreront la fiabilité du nœud ferroviaire de Vierzon.

- ALERTE** transmise par un agent de terrain
- ANALYSE** du contexte : incident, position du train, typologie des voyageurs...
- DÉCISION** prise au regard des informations connues
- INFORMATION** régulière aux voyageurs et aux agents de terrain

en gare toutes les informations nécessaires afin que les voyageurs soient informés. Les agents en circulation, eux, sont généralement informés par téléphone, avec un outil qui automatise l'envoi de SMS.