

LIGNE PARIS-CHERBOURG/TROUVILLE-DEAUVILLE

Eléments de réflexions recueillis par Jean-Yves COLAS, représentant régional de la FNAUT pour la BASSE-NORMANDIE, en concertation avec les associations d'usagers concernées :

- Association pour la Défense et la Promotion de la ligne Caen-Rennes (ADPCR) – Adhérente de la FNAUT
- Union des Usagers Paris-Cherbourg (UDUPC)
- Réseau Vert de Basse-Normandie (RVBN) – Adhérent de la FNAUT
- Association des Usagers de la gare de Bernay (UGB) – Adhérente de la FNAUT

ETAT DES LIEUX EN JOB

(jours ouvrés de base, mardi à jeudi)

Principe des missions

	TET caboteur	TER	TET caboteur	TET rapide/ caboteur	TET caboteur	TER
Paris-St-Lazare	●		●	●	●	
Mantes			○(1)		●	
Evreux	●		●		●	
Bernay	●		●		●	
Lisieux	●	●←	←●		●	
Pont l'évêque	●	●				
Trouville-Deauville	●	●				
Caen			●→	→●(3)		→●(2)
Bayeux				○(5)	●	●
Lison				○(5)	●	●
Carentan				●	●	●
Valognes				●	●	●
Cherbourg				●	●	●
Nb d'AR/job	3	5	7	6	1	8
Temps de parcours	2 h 00		2 h 10	3 h 00		
Paris - Caen			-	1 h 50		
Caen - Cherbourg			-	1 h 10		1 h 10

- Arrêt
- Arrêt optionnel
- Correspondance immédiate

La grille des missions répond au principe de dessertes par zones : les caboteurs Paris – Caen sont en correspondance immédiate à Caen avec des TET Paris – rapides Caen – caboteurs Cherbourg ou des TER Caen – Cherbourg.

Ce schéma présente 3 avantages :

- les dessertes province – province sont faciles et rapides,
- ce trafic améliore le coefficient de remplissage des TET à longue distance en fin de parcours,
- à Caen, le rapide arrive à voie libre du caboteur : un retard modéré de celui-ci entraîne un retard modéré de celui-là et conduit à assurer une certaine forme de garantie de correspondance

Les dessertes de Paris sont de bonne qualité :

- suffisamment rapides,
- les fréquences élevées pallient l'absence de grande vitesse si le confort à bord permet de valoriser le temps du voyage et les méthodes de commercialisation très souples pour improviser les changements d'horaires de déplacement sans formalité.

1. RELATION PARIS-CHERBOURG

Situation actuelle :

Desserte : *(voir horaires SA 2013 en annexe 1 – Par rapport à la situation normale, ils comportent des allongements de durée de parcours engendrés par des travaux dans deux tunnels mais les trains supprimés temporairement sont quand même indiqués).*

Sens impair :

7 relations directes PARIS-CHERBOURG dont 6 sans arrêts entre PARIS et CAEN

2 relations PARIS-CHERBOURG par correspondance étroite à CAEN

soit un total de 9

7 relations PARIS-CAEN avec arrêts à EVREUX, BERNAY et LISIEUX

soit un total de 14 en ajoutant les PARIS-CHERBOURG

Sens pair :

7 relations directes CHERBOURG-PARIS dont 6 sans arrêts entre PARIS et CAEN

2 relations CHERBOURG-PARIS par correspondance étroite à CAEN

soit un total de 9

6 relations CAEN-PARIS avec arrêts à LISIEUX, BERNAY et EVREUX,*

soit un total de 13 en ajoutant les PARIS-CHERBOURG

* en outre, le 3334 (Caen 07h42) dessert MANTES-LA-JOLIE, assurant ainsi une correspondance vers MARSEILLE (TGV 5316). Cette correspondance existe dans le sens retour avec le 3355 (Paris 19h59).

COMMENTAIRES SUR LA SITUATION ACTUELLE

Avantages :

- Bonne desserte de CAEN vers PARIS, soit directement soit avec 3 arrêts intermédiaires,
- Les 3 arrêts entre PARIS et CAEN permettent une correspondance soit avec des TER (ex 3343 – arrivée à Caen à 15h57/départ du 852221 à 16h06) soit avec des PARIS-CHERBOURG (ex 3349 – arrivée à Caen à 18h59/départ du 3315 à 19h06). Ainsi, par exemple, des parcours BERNAY (18:09)-VALOGNES (20h05) sont possibles,
- Un train desservant toutes les gares principales existe en fin de journée dans chaque sens (3320 - Cherbourg 19h12 et 3323 Paris 20h45) suspendus temporairement en raison de travaux dans deux tunnels).

Il faut noter que les horaires sont normalement cadencés mais pas actuellement en raison de travaux.

Il ne semble pas opportun de créer des trains rapides ne desservant que CAEN car on oublierait les gares de BAYEUX, LISON*, CARENTAN et VALOGNES, villes moyennes, qui accueillent en tout autant d'usagers que CHERBOURG.

** LISON doit être assimilé à une ville moyenne, non du fait de sa population, mais car c'est une gare de correspondance pour les voyageurs en provenance principalement de COUTANCES et de SAINT-LO, mais aussi de plus loin, en direction de PARIS ou CHERBOURG.*

Le 3301 (Paris 07h07), train rapide initialement Paris – Caen – Cherbourg, s'arrête désormais à CARENTAN et VALOGNES suite à manifestation des élus locaux et d'usagers. Il est indispensable que ces deux villes soient desservies par tous les trains en direction ou en provenance de PARIS.

QUELLES EVOLUTIONS ENVISAGEABLES ?

Créer des trains rapides ne desservant que CAEN, CARENTAN et VALOGNES ?

- Cette solution permettrait de gagner 6 minutes.
- Les gares de BAYEUX et LISON seraient desservies par des TER qui existent actuellement entre CAEN et COUTANCES mais les usagers devraient subir un changement et un allongement de durée de parcours de 15 minutes. Dans le sens impair, en plus du 3301 (Paris 07h07) déjà existant, seraient concernés les 3307 (Paris 12h10) et 3315 (Paris 17h10). Dans le sens pair, en plus du 3310 (Cherbourg 17h00) déjà existant, serait concerné le 3308 (Cherbourg 13h42) et pour le 3300 (Cherbourg 05h52), il faudrait créer un Ter COUTANCES-CAEN très plébiscité par l'ADPCR et les villes concernées mais les finances actuelles de la région Basse-Normandie ne permettent pas la création de ce train en raison du coût très élevé du devis présenté par la SNCF. Par ailleurs, la création de trains COUTANCES-LISON est maintenant impossible pour des raisons techniques et il est inenvisageable de créer un autocar COUTANCES-CAEN.

En conclusion, tout ceci entraînerait plus d'inconvénients que d'avantages, nous préférons le statu quo, **et sommes totalement opposés à la mise en place de trains "rapides"**. Ce qui est important, c'est de retrouver des temps de parcours au moins égaux à ceux instaurés lors de

l'électrification (voire légèrement améliorés) lorsque les travaux seront terminés et d'avoir une meilleure régularité, des compositions conformes et des trains propres.

Situation proposée : (cf. annexe 2 pour les JOB – les temps de parcours sont ceux appliqués avant les travaux actuels)

La desserte actuelle, correspond globalement aux besoins des usagers. Néanmoins :

- il serait souhaitable de faire partir de 3332 Caen 06 h 08/Paris 08 h 18 d'un peu plus loin, Bayeux voire Cherbourg, ou au moins de mettre en place une correspondance en TER à Caen,

et de créer :

- un train Cherbourg 06 h 12/Caen 07 h 29/Paris 09 h 35, le lundi matin. Ce train avait été prévu dans le projet de SA 2013 mais finalement non retenu,
- un train dans le sens Paris-Caen entre 15 h 00 et 17 h 00 en semaine. Il semblerait qu'un sillon soit disponible à 16 h 10. Une correspondance serait assurée avec le Ter 852135 (Caen 18:24) à destination de Cherbourg. Ce train avait également été prévu dans le projet de SA 2013, le vendredi, mais finalement non retenu,
- un train dans le sens Paris-Caen le dimanche soir, après le départ de 17 h 45 qui est archi bondé, intercalé avant le Paris-Cherbourg suivant. Un sillon identique au 3317 (Paris 18:10) de semaine serait souhaitable. Cela permettrait d'éviter la surcharge récurrente,
- des trains supplémentaires lors des week-ends à surcharge prévisible,
- des trains Ter Haute-Normandie BERNAY-MANTES-LA-JOLIE afin de désengorger les TET vers PARIS et de permettre aux pendulaires d'accéder directement aux gares situées entre MANTES et PARIS.

Nous signalons au passage l'impérieuse nécessité de créer une ligne nouvelle entre PARIS et MANTES pour faire face à la saturation de ce tronçon ce qui permettra d'améliorer les temps de parcours et la régularité et d'envisager la création de nouvelles circulations.

Enfin, en période de travaux, car il y en aura encore beaucoup, nous pensons qu'une meilleure desserte pourrait être assurée pour répondre aux besoins des usagers. Ainsi, actuellement, il n'est pas normal que tous les trains Paris-Caen ou Cherbourg supprimés par les travaux à Bernay et dans le tunnel de la Motte, ne soient pas maintenus à l'aller et au retour dans leur horaire habituel entre Paris et Evreux et vice versa. Cela éviterait les surcharges actuelles et assurerait une desserte normale d'Evreux non concernée par les travaux !

2. RELATION PARIS-TROUVILLE/DEAUVILLE

Desserte : (voir horaires en annexe 3)

Sens impair :

3 relations directes PARIS-TROUVILLE/DEAUVILLE (4 l'été)

5 relations PARIS-TROUVILLE/DEAUVILLE par correspondance étroite à LISIEUX (4 l'été)

Soit un total de 8

Sens pair :

3 relations directes TROUVILLE/DEAUVILLE -PARIS (4 l'été)

5 relations TROUVILLE/DEAUVILLE-PARIS par correspondance étroite à LISIEUX (4 l'été)

Soit un total de 8

Des circulations supplémentaires sont mises en place le vendredi dans le sens Paris-province et le dimanche après-midi dans l'autre sens.

Cette desserte est convenable et répond aux besoins des usagers. Cependant, les dimanches soir, notamment l'été, il y a souvent surcharge sur les derniers trains rejoignant Paris si la météo est favorable. La SNCF voudrait apporter une solution à cela en imposant la réservation obligatoire à laquelle les usagers sont farouchement opposés.

Proposition d'adaptations

La grille actuelle répond aux principes attendus par les usagers. Les modifications souhaitées, en job, sont mineures et consistent essentiellement en une fréquence supplémentaire de caboteur Paris – Caen.

	TET caboteur	TER	TET caboteur	TET rapide/ caboteur	TET Caboteur	TER
Paris-St-Lazare	●		●	●	●	
Mantes			○(1)			
Evreux	●		●		●	
Bernay	●		●			
Lisieux	●	●←	←●		●	
Pont l'évêque	●	●				
Trouville-Deauville	●	●				
Caen			●→	●→(3)		●→(3)
Bayeux				○(5)	●	●
Lison				○(5)	●	●
Carentan				●	●	●
Valognes				●	●	●
Cherbourg				●	●	●
Nb d'AR/job	3	5	8	6	1	8
Temps de parcours	2 h 00		2 h 10	3 h 00		
Paris - Caen			-	1 h 50		
Caen - Cherbourg			-	1 h 10		1 h 10

- Arrêt
- Arrêt optionnel
- Correspondance immédiate

PRINCIPES D'EXPLOITATION ET CONCEPTION DU MATERIEL ROULANT :

Les voitures Corail, rénovées en 2008, aux frais de la région BASSE-NORMANDIE, ont une durée de vie limitée à 2018. Lors de la dernière réunion SNCF/Associations de consommateurs, on nous a laissé entendre que l'hypothèse envisagée serait la réutilisation de locomotives Sybic aptes à 200 km/h et de voitures TEOZ récupérées sur les lignes Paris-Toulouse et Paris-Clermont-Ferrand.

Les rames TEOZ sont actuellement composées de 7 ou 14 voitures, il faudra donc les adapter et il serait souhaitable de créer des rames de 11 voitures. Une attention particulière devra être portée sur la qualité du confort en raison de la durée du trajet qui avoisine les 3 heures. Cependant, ce type de matériel ne permet pas de souplesse d'exploitation car il est difficile d'envisager des trains à tranches en raison de la nécessité d'avoir du personnel disponible à différents endroits et des locomotives.

C'est pourquoi, à plus long terme, il faudrait pouvoir disposer de matériel réversible à composition modulable pour s'adapter facilement aux différents flux de trafic et permettant une vitesse de 220 voire 250 km/h.

Chaque élément réversible pourrait ainsi être dissocié en cours de parcours et desservir plusieurs destinations finales. Le retour devra être possible dans la même configuration avec regroupement d'éléments pour finir jumelés à Paris-Saint-Lazare.

Les avantages :

- économiser des sillons au départ et à l'arrivée à Paris-Saint-Lazare,
- desservir plus de villes sans changement, avoir moins d'arrêts intermédiaires pour les relations lointaines et ainsi gagner du temps,
- pas de matériel en surcapacité en fin de parcours comme ce fût le cas avec le Paris-Saint-Lô,
- pas besoin de longs quais dans toutes les gares.

Exemples :

- 3 (ou 2 éléments dont l'un de capacité plus importante : principe de modularité) de Paris à Caen (rapide), découplage en gare, 2 (ou 1) partent pour Cherbourg (rapide) et 1 pour Cherbourg (caboteur). Au prix d'une légère perte de temps pour coupe-accroche à Caen, toutes les dessertes de Cherbourg deviennent rapides sans dégradation du service pour les villes moyennes depuis Paris ou de province à province,
- 3 (ou 2 selon exemple 1) éléments de Paris à Evreux, découplage en gare, 2 partent pour Caen et le troisième dessert soit Bernay, Lisieux, Pont-l'Evêque et Trouville-Deauville, soit se dirige vers Honfleur le jour où la ligne sera rouverte,

- 3 (ou 2 selon exemple 1) éléments de Paris à Caen (rapide), découplage en gare, 2 partent pour Carentan, Valognes et Cherbourg, le troisième dessert Bayeux, Saint-Lô voire Coutances en cas de matériel bi-mode.

De même, en cas de matériel bi-mode, la desserte directe depuis Paris pourrait être envisagée pour Divers-Cabourg.

POLITIQUE DE COMMERCIALISATION :

La SNCF avait voulu imposer la réservation obligatoire en 2011, devant le refus catégorique des associations d'usagers et des élus, le projet a été abandonné. Il ne faut absolument pas qu'il ressurgisse, nous sommes pour la réservation « incitative » (pas de réservation obligatoire ni de train sans réservation possible). La récupération des rames TéoZ ne doit pas s'accompagner de la réservation obligatoire qui se pratique actuellement systématiquement avec ce genre de matériel. Des dispositifs marque-place automatiques avec indication des trajets réservés sont mis en œuvre en Allemagne et répondent bien aux attentes des usagers. Il est indispensable qu'ils soient intégrés aux opérations de modernisation des matériels concernés.

Annexe 1

LIGNE PARIS-CHERBOURG DESSERTE DE BASE EN JOB

Villes	3331	3301	3335	3305	3307	3343	3311	3349	3315	3351	3317	3353	3355	3323
	A	B	A + C	B	B	A + C	B	A	B	A	B	A	A	A
PARIS	06:45	07:07	08:45	10:10	12:10	13:45	15:06	16:45	17:10	17:45	18:10	18:45	19:59	20:45
MANTES													20:38	
EVREUX	07:41		09:41			14:41		17:41		18:41		19:41	21:05	21:41
BERNAY	08:08		10:08			15:08		18:09		19:11		20:08	21:32	
LISIEUX	08:27		10:27			15:27		18:29		19:30		20:27	21:52	22:27
CAEN	08:57	09:03	10:57	12:04	14:04	15:57	17:04	18:59	19:04	20:00	20:05	20:57	22:22	22:55
CAEN		09:05	11:06	12:06	14:06	16:06	17:06		19:06		20:07			22:57
BAYEUX			11:23	12:22	14:23	16:22	17:23		19:23		20:24			23:14
LISON			11:39	12:37	14:38	16:37	17:38		19:38		20:39			23:29
CARENTAN		09:39	11:50	12:49	14:49	16:47	17:49		19:49		20:50			23:40
VALOGNES		09:55	12:05	13:05	15:05	17:03	18:05		20:05		21:05			23:56
CHERBOURG		10:10	12:20	13:19	15:19	17:18	18:19		20:19		21:20			00:11

A TET caboteurs
 B TET rapides et caboteurs
 C TER Basse-Normandie

Villes	3330	3332	3300	3334	3302	3338	3304	3344	3308	3348	3310	3314	3320
	A	A	B	A	B	A	B	A + C	B	A + C	B	B	A
CHERBOURG			05:52		07:42		10:42	12:46	13:42	15:46	17:00	17:42	19:12
VALOGNES			06:09		07:59		10:59	13:01	13:59	16:01		17:59	19:28
CARENTAN			06:24		08:14		11:14	13:17	14:14	16:17		18:14	19:42
LISON			06:36		08:26		11:26	13:28	14:26	16:28		18:26	19:53
BAYEUX			06:51		08:41		11:41	13:42	14:41	16:42		18:41	20:07
CAEN			06:57		08:56		11:56	13:58	14:56	16:58	17:56	18:56	20:22
CAEN	05:08	06:08	07:08	07:42	08:58	10:08	11:58	14:08	14:58	17:08	17:58	18:58	20:24
LISIEUX	05:36	06:36		08:10		10:36		14:35		17:35			20:49
BERNAY	05:54	06:54		08:29		10:54		14:54		17:54			
EVREUX	06:26	07:21		08:55		11:21		15:21		18:21			
MANTES				09:24									
PARIS	07:16	08:18	08:58	09:57	10:46	12:16	13:45	16:16	16:46	19:16	19:45	20:45	22:16

□

Annexe 2



LIGNE PARIS-CHERBOURG DESSERTE DE BASE EN JOB Situation proposée

Villes	3331	3301	3335	3305	3307	3343	3311	à créer	3349	3315	3351	3317	3353	3355	3323
	A	B	A+C	B	B	A+C	B	A+C	A	B	A	B	A	A	A
Paris	06:45	07:07	08:45	10:10	12:10	13:45	15:10	16:10	16:45	17:10	17:45	18:10	18:45	19:59	20:45
Mantes														<input type="checkbox"/>	
Evreux	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bernay	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lisieux	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Caen	08:51	08:55	10:51	11:57	13:57	15:51	16:57	18:16	18:51	18:57	19:51	19:57	20:51	22:05	22:32
Caen		08:57	10:59	11:59	13:59	15:59	16:59	18:24		18:59		19:59			22:34
Bayeux			<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>					
Lison			<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>					
Carentan		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>						
Valognes		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>						
Cherbourg		10:00	12:11	13:09	15:09	17:11	18:09	19:38		20:09		21:09			23:44

- A TET caboteurs
 B TET rapides et caboteurs
 C TER Basse-Normandie

Villes	3330	3332	3300	3334	3302	3338	3304	3344	3308	3348	3310	3314	3320
	A	A	B	A	B	A	B	A+C	B	A+C	B	B	A
Cherbourg			05:56		07:46		10:46	12:46	13:46	15:46	17:00	17:46	19:12
Valognes			<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>						
Carentan			<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>						
Lison			<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>						
Bayeux			<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>						
Caen			07:06		08:56		11:56	13:58	14:56	16:58	17:56	18:56	20:22
Caen	05:08	06:08	07:08	07:42	08:58	10:08	11:58	14:08	14:58	17:08	17:58	18:58	20:24
Lisieux	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>								
Bernay	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>											
Evreux	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>											
Mantes				<input type="checkbox"/>									
Paris	07:17	08:18	08:58	09:57	10:46	12:16	13:45	16:16	16:46	19:16	19:46	20:46	22:16

Annexe 3



LIGNE PARIS-TROUVILLE/DEAUVILLE - DESSERTE EN JOB

Villes	3331	3371	3335	3379	3343	3349	3351	3393
	A+C	A	A+C	A	A+C	A+C	A+C	A
PARIS	06:45	07:45	08:45	11:45	13:45	16:45	17:45	19:10
LISIEUX A	08:25	09:26	10:25	13:27	15:25	18:27	19:28	20:53
LISIEUX D	08:35	09:28	10:34	13:29	15:35	18:38	19:38	20:55
TROUVILLE/D	08:57	09:48	10:56	13:49	15:57	19:00	19:58	21:15
Villes	3332	3370	3338	3372	3344	3348	3384	3320
	A+C	A	A+C	A	A+C	A+C	A	A+C
TROUVILLE/D	05:42	07:11	10:03	11:08	14:04	17:04	19:10	20:15
LISIEUX A	06:24	07:32	10:25	11:29	14:26	17:26	19:31	20:37
LISIEUX D	06:34	07:34	10:34	11:31	14:34	17:34	19:33	20:44
PARIS	08:18	09:18	12:16	13:16	16:16	19:16	21:16	22:16

A TET caboteurs
 C TER Basse-Normandie

Arrêts POLT (Nb/JOB)	TET court	TET moyen	TET long	Correspondance avec POLT	TER Centre & Limousin	TER Limousin	TER Midi-Pyrénées	Gares intermédiaires
Paris Austerlitz (10)	●	●	●					
Les Aubrais-Orléans (3)			●					RER C +9
Orléans Centre					○			0
Vierzon (5)	○	○			●			5
Issoudun (2)	○	○			○			7
Chateauroux (9)	●	●	○		○			5
Argenton (2)		○			○			3
La Souterraine (5)	●	○			○			2
↓ à 0h35 de bus Guéret * ↑ à 1h10 de TER				↓ 4Bus ↑ 2 TER				6 (-3)
Limoges (10)	●	●	●		○	●		2
↓ à 1h10 Périgueux **				↓ 6 TER				9
Uzerche (4)			○			●		6
↓ à 0h45 de bus Tulle * ↑ à 0h30 de TER				↓ 4Bus ↑ 3 TER				4
Brive (8)		●	●			●	○	2
↓ à 1h45 Aurillac **				↓ 5 TER				9
↓ à 2h30 de Brive Rodez **				↓ 4 TER				31 (-3)
Souillac (3)		○	○			○	○	1
Gourdon (3)		○	○			○	○	0
Cahors (4)		○	●			○	○	1
Caussade (2)			○			○	○	2
Montauban (3)			●			○	●	3
Albi *** ↑ à 1h10				↑ 2TER (sur 17)				10
Toulouse (3)			●			○	●	5
Nombre service/JOB	2 AR	Brive 4 AR Cahors 1 AR	3 AR		25 AR	Brive 7 AR Tlse 1 AR	Brive 4 AR Cahors 2 AR Montauban 2 AR	

*liaison fer avec le POLT seulement côté Sud. Liaison routière efficace par le Nord

** liaison fer avec le POLT côté Nord. Possible aussi côté Sud (exemple Périgueux-Brive)

*** liaison fer avec le POLT efficace seulement par Toulouse

La qualité du service actuel rendu par la POLT peut être examinée à trois points de vue : celui des villes qu'elle dessert directement, celui des grandes villes qui ne sont pas sur la ligne mais qui en dépendent – elles sont nombreuses comme Périgueux - et enfin celui de la complémentarité des TET avec les TER qui circulent aussi sur la POLT en desservant 3 fois plus de gares.

Les dessertes du POLT

Dix TET parcourent chaque jour ouvrable de base la ligne Paris – Orléans – Limoges – Toulouse et desservent 16 villes d'inégale importance : après Paris, 6 communes de plus de 40 000 habitants, 2 de plus de 20 000, 2 de plus de 10 000, 3 de plus de 5 000 et 2 de moins de 5 000 habitants. Toulouse, son terminus, est de loin la plus grande aire urbaine après Paris avec 1,2 million d'habitants, mais pas la plus importante à desservir dans la mesure où elle est plus efficacement reliée à Paris par Bordeaux et le TGV. En revanche la suivante Limoges, 248 000 habitants dans l'aire urbaine, est historiquement très dépendante de la POLT.

Sur les 10 trains quotidiens au départ de Paris, 2 sont terminus à Limoges, 4 à Brive, 1 à Cahors et 3 à Toulouse. Le même nombre repart dans l'autre sens.

S'y ajoutent deux trains TET de nuit qui vont plus loin (Luchon et Port Bou) en desservant notamment Toulouse, Rodez ou Albi.

Pour mémoire la SNCF propose sur la POLT, à titre apparemment expérimental, un « Intercités Eco » les lundi et vendredi avec 6 arrêts entre Paris et Toulouse, et un TGV Lille Brive 4 jours par semaine. Celui-ci dessert 3 gares en Ile de France – Roissy, Marnes la Vallée et Juvisy- puis 5 villes avant Brive.

Ni les uns ni les autres ne sont pris en considération ici.

Les 10 TET quotidiens du POLT rendent un service apprécié mais pourraient mieux faire.

D'abord parce que certaines villes ne sont pas suffisamment desservies :

- Toulouse, avec 3 TET par jour, n'offre pas assez de relations avec les autres grandes villes du POLT qui ont besoin d'échanger avec la capitale de l'aéronautique, qui est devenue récemment la 4^{ème} aire urbaine en France ;
- Orléans, n'a elle aussi que 3 TET POLT par jour (aux Aubrais), alors qu'elle est la 3^o ville du POLT et le premier arrêt après Paris. De plus, le POLT dessert non pas le centre d'Orléans mais sa banlieue des Aubrais alors qu'il n'y a plus de navettes entre les 2 gares. Pour s'en rappeler, les deux gares figurent sur le tableau,
- Vierzon en a un peu plus, 5, mais ce nombre n'est pas en adéquation avec la quarantaine de TER qui s'y arrêtent et qui pourraient apporter une clientèle supplémentaire sur le POLT s'il y avait plus de correspondances possibles.

Ensuite, parce que il y a trop d'arrêts sur les relations majeures :

- Paris – Limoges : seuls les 3 TET pour Toulouse ne marquent qu'un ou deux arrêts intermédiaires. Les 7 autres en marquent 4 ou 5.
- Paris – Brive : si 2 des 3 TET pour Toulouse ne marquent pas d'autres arrêts intermédiaires après Limoges, Uzerche (3 000 habitants, correspondance en car pour Tulle) est ajouté à 5 des 6 autres TET. Ainsi, sur les 8 Paris – Brive, 2 marquent 2 ou 3 arrêts intermédiaires, et tous les autres 6 ou 7,
- Paris- Montauban (4^o ville du POLT après Paris), et les relations du Centre avec Toulouse : un seul des 3 TET pour Toulouse ne marque qu'un arrêt intermédiaire en plus après Brive (Cahors). Les autres en marquent 4 avant Montauban, soit un total de 7 à 8.

Les autres grandes villes dépendantes du POLT

A côté des 8 villes de plus de 20 000 habitants reliées directement à Paris par la POLT, il en existe 4 autres qui ne sont pas sur la POLT mais qui néanmoins en ont besoin pour leur relation avec le Centre et l'Ile de France : Périgueux en Aquitaine, Aurillac en Auvergne, Rodez et Albi en Midi-Pyrénées. Le cas d'Albi, à 1h10 de Toulouse, est particulier car sa relation avec Paris est plus rapide par le TGV de Toulouse, mais pas avec les villes du Centre. Elles sont toutes les 4 des préfectures. Deux autres de 30 000 habitants dans leur aire urbaine ont été ajoutées au tableau, Guéret et Tulle en Région Limousin, en raison de leur forte dépendance de la POLT.

Le tableau dresse donc la situation de la desserte de 6 préfectures liée à la POLT par des correspondances TER. Avec les 5 autres (hors Toulouse) sur la POLT elle-même, cela fait 11 préfectures dont la liaison ferroviaire avec Paris dépend de la POLT. C'est dire l'importance historique de la ligne au plan national.

Or, la desserte ferroviaire des 6 préfectures liée aujourd'hui à la POLT par des correspondances TER s'est dégradée quand celle des villes sur la POLT s'améliorait. Ce ne sont pas les fréquences qui sont en cause : chaque préfecture dispose d'au moins 4 liaisons quotidiennes avec les villes de la POLT moyennant une correspondance (6 pour Périgueux). Mais c'est l'inconfort des changements et surtout l'allongement des temps de parcours qui laissent à désirer.

L'inconfort des changements est particulièrement mal ressenti dans les 3 villes qui bénéficiaient autrefois de quelques liaisons directes : Périgueux, Aurillac et Rodez. Certes, il fallait changer la traction car les voies terminales ne sont pas électrifiées. La perte de temps n'a alors pas été sensible lors de l'arrivée des TéoZ qui a supprimé les liaisons directes, il y a même pu avoir des gains.

Mais les temps de parcours se sont néanmoins allongés sensiblement pour les 6 préfectures pour deux autres raisons :

- les temps de correspondance ont augmenté. D'abord parce que le TET n'attend pas le TER et qu'une marge supplémentaire est nécessaire quand le trafic TER et les risques de retard augmentent. Ensuite parce que les horaires de TER intègrent de plus en plus de contraintes régionales et sont donc plus difficiles à caler sur tous les TET. Ainsi, pour arriver à Périgueux depuis Paris ou Châteauroux via Limoges, il y a 6 possibilités quotidiennes. Le temps de correspondance varie de 6 à 36 min. Pour arriver à Rodez, il y a 6 TET qui permettent la correspondance : elles durent de 8 à 28 min.
- Les TER s'arrêtent plus souvent, puisque c'est leur vocation. Il y a 5 à 7 arrêts intermédiaires entre Limoges et Périgueux (1h10) et 10 ou 11 entre Brive et Rodez (2h 30).

A noter que pour ces villes qui ne sont pas sur la POLT il n'y a plus équivalence d'offre entre les deux sens des TET POLT : Périgueux Limoges permet d'accéder sans détour aux villes au Nord de Limoges, mais pas à celles du Sud. Il faut alors emprunter le TER Périgueux Brive.

Toutes les préfectures n'ont pas cette chance d'avoir un TER efficace pour chaque côté de la POLT : Aurillac et Rodez n'ont de liaison Sud qu'avec Toulouse, au prix d'un beaucoup plus long voyage, qui passe d'ailleurs à Albi.

Guéret et Tulle ont plus de chance : leur liaison TER est orientée vers les villes du Sud de la POLT, mais les temps de trajet sont assez courts et il existe une liaison par car qui fait gagner un temps sensible pour les liaisons avec les villes du Nord.

Pour toutes ces raisons, il existe un fort potentiel d'amélioration du service ferroviaire rendu

par la POLT à ces villes hors POLT. N'ont cependant été examinées ici que les villes préfectorales. Il y a aussi des aires urbaines sous-préfectorales d'au moins 14 000 habitants : Ussel, Figeac, Villefranche de Rouergue. L'annexe POLT présente un panorama plus vaste des villes hors POLT qui pourraient en tirer un bien meilleur parti. Elle fournit par ailleurs une indication des meilleurs temps de parcours actuels.

Services TER sur la ligne POLT

Le Centre et le Limousin offrent des nombreux services interrégionaux. Il n'en est pas de même pour le Limousin et Midi-Pyrénées. D'où la distinction de 3 groupes de TER : Centre & Limousin (Nord), Limousin (Sud) et Midi Pyrénées.

Centre & Limousin : 25 TER quotidiens empruntent la ligne POLT dans chaque sens sur le segment Orléans Centre et Limoges (15 entre Orléans Centre et Vierzon ou, rarement, Châteauroux, 10 entre Vierzon ou Châteauroux et Limoges). Ils s'arrêtent au moins 2 fois dans chacune des 24 gares intermédiaires entre les gares du POLT sur le segment. **Les correspondances avec les TET POLT sont satisfaisantes.**

En revanche aucun TER ne renforce la desserte de Les Aubrais Orléans par les TET POLT.

Il y a certes 7 liaisons TER Centre entre Paris, Les Aubrais Orléans et Orléans Centre (non rappelées ici), mais elles n'assurent pas de correspondances utiles avec les TET POLT. Les 7 liaisons TER desservent pourtant 10 gares intermédiaires du segment Paris Orléans à partir d'Etampes.

Les usagers les plus pénalisés sont les millions d'habitants d'Ile de France qui gagneraient du temps -beaucoup pour certains- à rejoindre le POLT aux Aubrais par le RER C et Etampes, plutôt que de remonter à la gare d'Austerlitz, s'il y avait des correspondances avec les 3 malheureux TET POLT marquant l'arrêt aux Aubrais.

Limousin : 8 TER quotidiens empruntent la ligne POLT sur le segment Limoges - Toulouse (7 entre Limoges et Brive, plus un qui va jusqu'à Toulouse). Ils s'arrêtent au moins 2 fois dans chacune des 12 gares intermédiaires entre Limoges, Uzerche et Brive. **Les correspondances avec les TET POLT ne sont pas satisfaisantes. Elles ne sont assurées à moins d'une heure que sur 2 ou 3 des 10 TET s'arrêtant à Limoges ou des 8 TET à Brive.**

Midi-Pyrénées : 8 TER quotidiens empruntent la ligne POLT dans chaque sens sur le segment Toulouse – Brive (2 entre Toulouse et Montauban, 2 entre Toulouse et Cahors et 4 entre Toulouse et Brive dont le TER limousin Limoges-Toulouse précité). Ils s'arrêtent au moins 2 fois dans chacune des 12 gares intermédiaires entre les gares du POLT de Toulouse à Brive. **Les correspondances avec les TET POLT sont correctes à Montauban et Cahors, exécrables à Brive.** Le TER Brive Toulouse part à 12h59, exactement à l'heure où arrive le TET Paris-Brive. Dans l'autre sens, le 2^o TER Toulouse Brive de la journée arrive à 18h30, alors que le TET Brive-Paris est parti à 18h. Dans ces conditions on comprend que les usagers de Souillac et de Gourdon exigent le maintien des arrêts du POLT (3 par jour).

- *liaison fer avec le POLT seulement côté Sud. Liaison routière efficace par le Nord
- ** liaison fer avec le POLT côté Nord. Possible aussi côté Sud (exemple Périgueux-Brive)
- *** liaison fer avec le POLT efficace seulement par Toulouse

Compléments sur les principales modifications :

Sur les trajets des TET du POLT :

La remise en qualité « grandes lignes » des dessertes de Périgueux, Aurillac et Rodez est ici présentée « à minima », avec un seul aller retour direct en journée. Un aller retour direct complémentaire Paris en matinée et retour direct province en soirée serait logique.

A défaut, pour cette deuxième relation, il convient de prévoir une correspondance de qualité : trains sur le même quai, délai de changement réduit, attente en cas de retard garantie, confort grandes lignes et réservation facultative disponible sur tout le parcours.

Albi pourrait devenir une desserte du POLT si les Paris – Rodez étaient prolongés sur Albi et Toulouse. En attendant, Albi verra ses liaisons avec les villes du Centre renforcées par le TER qui la relie aux TET de Rodez.

Millau pourrait bénéficier d'une bonne relation avec le Centre et le Limousin à partir de la desserte de Rodez. Cf. ci-dessous.

Un arrêt éventuel à Juvisy, en tant que gare parisienne-bis, mériterait une étude. Il réduirait le temps d'accès aux origines – destinations finales de certains voyageurs mais doit être mis en balance avec la perte de trafic liée à l'augmentation du temps de trajet pour les autres.

Le rétablissement de 3 navettes entre Orléans et les Aubrais est indispensable pour améliorer fortement et économiquement les liaisons d'Orléans vers le sud. Leur suppression, acceptable uniquement pour les TET Paris – les Aubrais qui ont été prolongés en gare centre, a entraîné des allongements de temps de parcours avec le tramway, des durées de correspondances, devenues aléatoires, et la rupture de la cohérence commerciale (billet-guichet unique). Ce rétablissement peut être effectué à surcoût quasi nul par amélioration de la productivité des TER Centre (pas de matériel dédié aux navettes).

Les 4 TER interrégionaux ou TET caboteurs entre Limoges et Toulouse peuvent être créés sans augmentation importante du nombre de kilomètres. Trains par réduction corrélative de TER régionaux sur cet axe.

La desserte directe de nombreuses villes, en dehors de quelques grandes agglomérations, est limitée à 3 ou 4 TET. Dans ces conditions, la qualité des correspondances entre TET et TER revêt une importance primordiale : c'est une des conditions de succès pour la desserte du POLT et ses antennes.

Des améliorations propres aux TER méritent d'être étudiées. Par exemple, on peut envisager de multiplier des TER « mixtes » c'est à dire des TER qui sur un premier segment font du rabattement sur la POLT et sur un deuxième assurent une desserte omnibus de gares sur la POLT. Un tel service serait particulièrement utile sur Périgueux - Brive – Montauban car les correspondances du TER Périgueux Brive avec les TET POLT sont actuellement exécrables.

Rodez Séverac le Château (Millau)

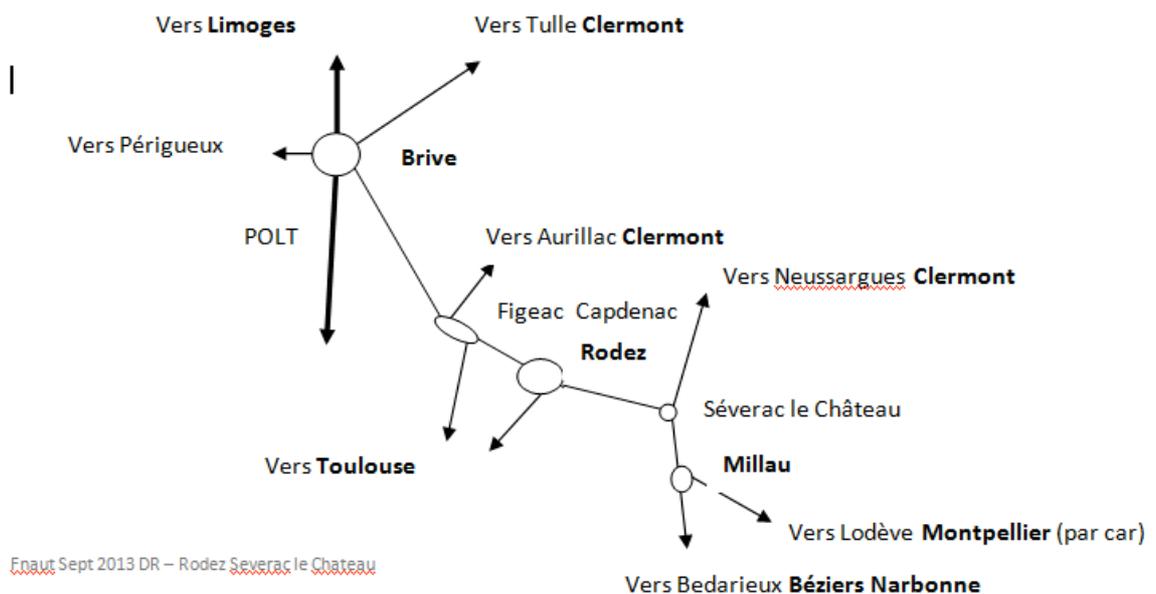
D'une desserte locale peu attractive à une desserte interrégionale

Ce tronçon est un cas emblématique de tentation du transfert sur route. Il n'a pas bénéficié d'une modernisation dans le cadre du plan Rail Midi-Pyrénées, est desservi à la fois par des cars et par des trains, soit 3 allers retours par jour pour chaque catégorie. Le court tronçon Rodez – Séverac-le –Château – Millau (74 km) mobilise du matériel et une équipe pour 1 h 15 de conduite seulement et de longs temps morts : une hérésie économique. La Région a introduit une tarification spécifique et favorable, qui ne suffirait cependant pas à attirer un nombre suffisant de voyageurs supplémentaires. Où est donc le problème ?

Le train en zone rurale, hors périphéries de métropole, ne peut être pertinent que sur moyennes distances, en liaison de ville à ville. La ligne est entièrement en Région Midi-Pyrénées, mais elle assure (très mal) une fonction interrégionale entre la ligne POLT (Limoges – Toulouse) et la ligne Clermont-Ferrand – Béziers, alors que la zone manque d'un réseau maillé.

Pour relier ces 2 lignes radiales, il faut emprunter les lignes Brive – Rodez (5 à 6 AR/jour sans compter l'Intercités de nuit), puis Rodez – Millau, entrecoupées généralement de longues correspondances : en moyenne il faut donc plus de 4 h pour les 245 km de Brive à Millau. Autant dire que les voyageurs qui acceptent ces conditions sont très rares ; la SNCF estime que, sur les longs parcours, pour beaucoup de voyageurs une correspondance est assimilée à une augmentation du temps de parcours de 1 h 30.

Si on cherche à organiser un déplacement Limoges Béziers (et côte languedocienne), le serveur SNCF vous proposera de passer via Bordeaux, ou Paris ou Toulouse, (avec des temps moyens de 7 h, variant entre 5 h 15 et plus de 9 h, des tarifs entre 50 et 140 € avec une carte de réduction usuelle), jamais via cette ligne qui pourrait proposer, malgré ses caractéristiques actuelles un temps analogue (y compris 2 changements d'un quart d'heure à Brive et Millau), et un tarif de 2 à 4 fois moins élevé !



Que l'on veuille aller de Brive à Millau ou du Limousin à la côte languedocienne, tout est donc fait pour vous dissuader de prendre la voie ferrée directe : serveur qui vous oriente systématiquement vers les « grandes » lignes et les tarifs élevés, correspondances multipliées et longues sur la ligne directe.

La FNAUT avait intégré dans son schéma de réseau d'intérêt national la ligne Rodez Severac le Château, indispensable pour maintenir un maillage du réseau et des capacités de déplacement à moyenne distance en évitant les longs détours. Mais l'exploitation actuelle de la ligne ne le permet pas.

La situation serait améliorée en limitant le nombre de correspondances, pour mieux rentabiliser le matériel et les équipages, et attirer des usagers rebutés par les correspondances. Des **trains Brive – Rodez – Millau** parcourraient la distance en 3h 45, temps égal à celui d'une automobile. Une fréquence de 4 AR par jour serait un minimum, tout en maintenant la desserte par car Rodez – Millau pour une desserte plus fine du territoire.

Passer de trains régionaux à des trains interrégionaux Limousin Midi Pyrénées permettrait d'ajouter à la clientèle interne au département de l'Aveyron, d'autres usagers, situés sur la ligne POLT ou Clermont-Ferrand – Béziers. Millau est un pôle transport intéressant avec 4 liaisons par jour avec Béziers (par train) et avec Montpellier (par car) ; ces liaisons seront renforcées si une liaison directe avec le POLT est assurée.

Mais il faut aussi diminuer les coûts du train. Certains trains pourraient aussi fonctionner avec un seul agent et la ligne éventuellement être confiée à une compagnie moins coûteuse que la SNCF.

A plus long terme, il conviendrait d'investir dans la rénovation des voies. Les voitures sont maintenant confortables, mais ne peuvent approcher leur potentiel de vitesse.

Une liaison fer Brive – Rodez – Millau au lieu de Brive – Rodez et Rodez – Millau mettrait en relation deux lignes radiales (POLT et Clermont Béziers), très mal reliées, accroîtrait le nombre d'usagers et simplifierait l'exploitation, en améliorant les recettes sans alourdir forcément les coûts d'exploitation. C'est une réponse à la menace qui pèse sur la ligne Rodez – Millau.

Un éventuel abandon n'en resterait pas là, les étapes suivantes pouvant concerner une bonne part de la ligne Clermont-Ferrand – Béziers (de Bédarieux à Neussargues ?), Rodez – Capdenac. Ce serait un handicap très lourd pour les habitants et les territoires face aux évolutions à venir.

Principe actuel des missions diurnes

	TET Grand Sud	TGV	TET caboteur	TET caboteur	TET caboteur
Bordeaux	●	○ (*)	●	●	●
Marmande				●	●
Agen			●	●	●
Montauban			●		●
Toulouse	●	●	●	●	●
Castelnaudary					
Carcassonne		○ (**)	●	●	●
Narbonne		●	●	●	●
Béziers		○ (**)	●	●	●
Sète		○ (**)	●	●	●
Montpellier	●	●	●	●	●
Nîmes		●	●	●	●
Avignon TGV		●			
Aix en Provence TGV		○ R			
Arles			●	●	●
Marseille	●	●	●	●	●
Nombre	3 A 2 R	1 AR	1 A 3 R	1 AR	1 A
dont prolongé Nice (a)	2 A 2 R				
Temps Bx - Mlle	5 h 55 6 h 10	5 h 45	6 h 00 6 h 10	6 h 10	6 h 10

● Arrêt systématique (a) Toulon, Les Arcs-Dranguignan, St Raphaël, Cannes, Antibes

○ Arrêt de certains trains

A : Aller, sens Bordeaux – Marseille R : Retour, sens Marseille - Bordeaux

(*) : depuis le service annuel 2013 seulement

(**) : jusqu'en juillet 2012

Cette ligne a vocation à être assurée en partie par des TGV vers 2020-25 dès que le contournement de Nîmes-Montpellier et peut-être la LGV Bordeaux-Toulouse seront réalisés.

Ce n'est pas une raison pour ne pas rechercher des améliorations car l'offre actuelle n'est que moyennement satisfaisante avec ses 6 AR Bordeaux-Marseille dont 2 ou 3 Grand-Sud (selon le sens!) ne desservant que Montpellier et Toulouse et prolongés ou origine Nice.

Il nous faut regretter la lenteur de ces « Grand Sud » qui malgré 8 arrêts de moins que les caboteurs ne sont guère plus rapides, contrairement aux GS des années 1990. Un effort est indispensable pour retrouver des horaires compétitifs si l'on veut que ces trains attirent la clientèle pressée, qui quoi qu'on en dise reste majoritaire, même en loisir.

D'autre part pour le SA 2014 la SNCF prévoit de supprimer le TGV introduit en 2013, ce qui l'oblige à repositionner plus tard les deux trains du matin. On peut comprendre que le remplissage de ces trains le matin de très bonne heure n'est pas satisfaisant au départ de Bordeaux et Marseille (peu de clientèle affaire), mais leur suppression pure et simple prive les autres usagers de la ligne d'une arrivée à Marseille ou Bordeaux autour de midi. Les sillons devraient être réaffectés à des parcours partiels Montpellier-Bordeaux et Toulouse-Marseille (Nice ?), ce qui évite les parcours les moins prisés par la clientèle.

Une autre lacune de la desserte est l'absence de départ de Bordeaux et Marseille en soirée vers 18h30 - 19h30. Dans un passé récent ces trains existaient (dép 18h30 de Bordeaux, 19h10 de Marseille). Ils devraient être réactivés sur des parcours partiels, Bordeaux-Montpellier et Marseille-Toulouse, ce dernier pouvant être origine Nice.

Il serait aussi souhaitable que les usagers des villes moyennes du parcours de Bordeaux à Nîmes puissent atteindre la côte d'Azur, sans changement de train, ce qui n'est plus possible depuis les horaires 2013 où seuls les Grands-Sud sont prolongés à Nice.

Enfin, il nous faut approuver les correspondances établies à Bordeaux vers ou de Nantes et à Toulouse de et vers le piémont Pyrénéen et le Pays Basque. Il serait toutefois nécessaire de rétablir une ou deux relations directes (sans rupture de charge) d'Hendaye et Bayonne vers Nice et Marseille. L'encombrement du graphique nécessiterait la mise en place de trains bi-tranche entre Toulouse et Marseille ou Nice. Ceci serait facilité par l'utilisation de rames réversibles évitant de longues et coûteuses manœuvres à Toulouse (et Marseille).

Politique d'arrêts :

La question est de savoir si l'on maintient sur Bordeaux - Marseille une desserte diversifiée (trains directs et caboteurs) ou une desserte identique pour tous les trains de la ligne. La première solution nous semble préférable à condition de rajouter aux "Grand-Sud" l'arrêt de Narbonne pour les correspondances vers le Roussillon et l'Espagne. On peut aussi envisager l'arrêt à Nîmes, agglomérations de plus de 100 000 habitants (250 000 sur l'AU). Ce schéma permettrait de rendre parallèles les sillons « « Grand-Sud » avec les projets de relations TGV Marseille – Barcelone. Le cadencement strict de la grille complète, façon RER ou TER ne permet pas d'adapter l'offre aux besoins en fonction des tranches horaires ou des correspondances.

Coté caboteurs, les arrêts de base entre Marseille et Bordeaux seraient inchangés : Arles, Nîmes, Montpellier, Sète, Béziers, Narbonne, Carcassonne, Toulouse, Montauban, Agen soit 10 arrêts. Castelnaudary et Marmande pourraient être rajoutés dans les plages horaires extrêmes, pour compenser l'absence éventuelle de TER.

Pour Marseille-Nice, il n'y a pas lieu de modifier ; par contre il est probablement possible de diminuer certains temps d'arrêts, principalement à Marseille où il est inadmissible de stationner 25min pour changer de locomotive là où on le faisait en 12 à 15 min dans le passé (et avec des locomotives à vapeur !). Une prolongation à Vintimille de certains trains doit être envisagée avec arrêts à Monaco et Menton, et il devrait être possible d'aménager de bonnes correspondances avec le réseau italien à condition que la « guéguerre » entre la SNCF et Trenitalia prenne enfin.

SOLUTION DE BASE (option 1)					VARIANTE (option 2)				
AVEC RAPIDES ET CABOTEURS					SEMI-CABOTEUR AVEC SILLON ALTERNE				
	RAP	CAB	CAB	CAB		MIS.1	MIS.2	CAB	CAB
Bordeaux	●	●		●	Bordeaux	●	●		●
Marmande		○		●	Marmande		○		●
Agen		●		●	Agen	●			●
Montauban		●		●	Montauban		●		●
Toulouse	●	●	●	●	Toulouse	●	●	●	●
Castelnaudary			●		Castelnaudary			●	
Carcassonne		●	●	●	Carcassonne	●	●	●	●
Narbonne	●	●	●	●	Narbonne	●	●	●	●
Béziers		●	●	●	Béziers	●		●	●
Sète		●	●	●	Sète		●	●	●
Montpellier	●	●	●	●	Montpellier	●	●	●	●
Nîmes	?	●	●		Nîmes	●		●	
Arles		●	●		Arles		●	●	
Marseille	●	●	●		Marseille	●	●	●	
5 arrêts (a)	○	○	●		5 arrêts (a)	○	○	●	
Nice	○	○	●		Nice	○	○	●	
2 arrêts (b)	○		●		2 arrêts (b)	○		●	
Vintimille	○		●		Vintimille	○		●	
Nombre	2 AR	4 AR	1 AR	1 AR	Nombre	3 AR	3 AR	1 AR	1 AR
dont prolongé Nice	1A-2R	2A-1R	1 AR		dont prolongé Nice	1 AR	1 AR	1 AR	
bitranche Bayonne		2 AR			bitranche Bayonne	1 AR	1 AR		
Temps Mlle-Bx	5 h 35	6 h				5 h 50	5 h 50		

● Arrêt systématique (a) Toulon, Les Arcs-Dranguignan, St Raphaël, Cannes, Antibes

○ Arrêt certains trains (b) Monaco, Menton

Le cœur de métier des TET étant la desserte des villes moyennes, ainsi que des grandes villes hors TGV, la grille des horaires doit être basée sur le maintien de deux catégories de missions avec un minimum assurant un trafic de cabotage, complétées par quelques rapides entre grandes villes en fonction du trafic.

Vue des usagers, la solution de base, si elle est réalisable, est très supérieure à la seconde, pour l'axe principal Bordeaux – Marseille. La différence s'accroît encore pour les villes moyennes sur les liaisons complémentaires concernant Nantes, Bayonne et Nice.cf. Annexe.

Amélioration des temps de parcours :

Comme expliqué dans les généralités, il est nécessaire de rechercher une diminution des temps de parcours. Le Grand-Sud de 1996 avec deux arrêts était tracé en 5h19. Sa marche comportait une détente cumulée de 27 min [1], soit 4 mn/100 km pour les 678 km du parcours. Si l'on rajoute + 4min pour une détente « normale » de 4,5 min/100 km (norme SNCF), + 2 min d'arrêt à Montpellier pour la porter à 4 min, on obtient 5 h 25, contre 5 h 48 à l'horaire 2013. Si l'on rajoute l'arrêt de Narbonne comme indiqué ci-dessus cela nous donne 5h30. En réalité l'horaire de 1996, était tracé pour 500 t. et BB 9200. La simulation pour BB 7200 et 650 t. (14 Corails, cas le plus défavorable) donne 5 h 34 en rajoutant l'arrêt de Narbonne (2 min d'arrêt) et 5 h 37 avec Nîmes [2]. L'horaire pourrait être meilleur avec une composition plus faible, ou avec des automotrices performantes, mais nous n'en avons pas tenu compte pour l'élaboration d'exemple de grille horaire [3].

Enfin, il faut combattre la tendance à augmenter les temps d'arrêts en gare (il n'y a pas que le cas de Marseille). On peut comprendre qu'en cas de grosse affluence il est quelquefois difficile de tenir un temps d'arrêt de 2 min, mais ce n'est pas une raison pour aligner les temps d'arrêt sur les jours les plus chargés [4]. Les temps de détentes introduits dans la marche (plus de 30 min entre Bordeaux et Marseille) sont aussi prévus en partie pour compenser les temps perdus en gare.

Constitution de la desserte :

Nous avons envisagé les deux solutions en essayant de combler les lacunes exposées précédemment : Deux types de missions, rapide et caboteur (option 1) ou un seul type de mission semi-caboteur avec alternance des dessertes (sillon épais - option 2), en tenant compte des contraintes de correspondances à Bordeaux, de et vers Nantes et à Toulouse de et vers Bayonne. Nous introduisons aussi dans les deux cas des trains bi-tranche afin d'assurer des OD Bayonne/Hendaye - Marseille/Nice sans changement de train à Toulouse. Ce problème des correspondances impose malheureusement des choix de grilles horaires différentes sur Bordeaux-Nantes et Bayonne-Toulouse, selon l'option choisie pour la transversale sud.

Option 1 : Elle est constitué de 6 AR Bordeaux-Marseille dont 2 rapides (3 arrêts, 4 si on rajoute Nîmes) et 4 caboteurs (10 arrêts), trois sont prolongés sur la Côte d'Azur, dont seulement 1 des rapides dans le sens ouest-est. Nous avons en effet choisi de positionner les rapides au départ de Bordeaux et Marseille en fin de matinée et en fin d'après midi, ce qui fait que le second arriverait trop tard à Nice. Deux des caboteurs acheminent une rame Hendaye - Nice et Bayonne - Marseille. Le tout est complété par deux Intercités à parcours partiel Bordeaux-Montpellier de soirée, comblant un manque, retour en matinée et un Toulouse-Vintimille permettant d'arriver à Marseille avant midi, à Nice en début d'après midi, et donnant une très bonne correspondance à Vintimille vers Milan. Au retour ce train permet une bonne relation de soirée entre la Côte d'Azur, Marseille et Toulouse.

A noter que les marches ont été tendues (raisonnablement), à 5 h 35 pour les directs, 6h pour les caboteurs en maintenant une détente de 4,5 min au 100 km et des temps d'arrêt relativement long à Toulouse (5min) et Montpellier (4 min), ainsi qu'à Toulon et Cannes (3 min). L'arrêt de Marseille a été limité à 15 min.

Les grilles horaires de Nantes - Bordeaux et Hendaye - Toulouse ont été adaptées Cet ensemble permet d'assurer des liaisons entre toutes les villes moyennes et les métropoles de Rennes et Nantes à Nice, Quimper à Marseille, Hendaye à Nice.

1 Vu à l'époque sur la fiche de marche du train 163, à l'occasion d'un accompagnement

2 A Nîmes le passage ne peut se faire qu'à 60 km/h, en conséquence le temps perdu par un arrêt n'est que d'une minute en plus du temps d'arrêt (pris ici à 2 min).

3 A titre d'exemple la simulation avec un TGV PSE donne 5 h 25 avec 4 arrêts sans utiliser la LGV entre Marseille et Nîmes, 5 h 11 en utilisant la LGV

4 Sur Paris - Clermont Ferrand tous les temps d'arrêts sont de 1 à 2 min, même à Nevers. Y a t-il une malédiction dans le sud qui impose des arrêts de 3 min même pour des villes moyennes.

Voici l'articulation des trois lignes ci-après, dans l'option 1.

OPTION 1 ; DEUX MISSIONS AVEC « GRAND SUD » - SENS BORDEAUX MARSEILLE

		AP1	A1	A2P	A2	A3	TET/ TGV	A4P	A4	A5		A6		AP2		Lunéa Périod	Lunéa Périod	
<i>Provenance</i>									Rennes	été		Quimp		été	Rennes	VD		
<i>Nantes</i>	D				LR	8 10			10 10	12 10		13 10		15 10	17 10	19 06		
<i>Bordeaux</i>	A				8 40	12 00			14 00	16 00		17 00		19 10	21 03	23 00		
		C	C		C	D				D		C		C	I			
Bordeaux	D		7 20		9 20	12 20			14 20	16 20		17 20		19 20	21 20			21 53
Marmande	D														21 56			22 36
Agen	D		8 26		10 26				15 26			18 26		20 26	22 30			23 06
Montauban	D		9 03	Hend.	11 03				16 03			19 03		21 03	23 08			23 43
<i>Bayonne</i>	D			8 00			11 00	13 00			16 00		18 00			20 10		
Toulouse	A		9 28	11 20	11 28	14 20	14 22	16 22	16 28	18 20	19 22	19 28	21 20	21 28	23 33	0 10	0 09	
Toulouse	D	7 33	9 33	11 33	11 33	14 25	14 33	16 33	16 33	18 25		19 33		21 33				0 52
Castelnaudary	D																	
Carcassonne	D	8 19	10 19	12 19	12 19		15 19	17 19	17 19			20 19		22 19				
Narbonne	D	8 49	10 49	12 49	12 49	15 40	15 49	17 49	17 49	19 40		20 49		22 49				
Béziers	D	9 05	11 05	13 05	13 05		16 05	18 05	18 05			21 05		23 05				
Sète	D	9 28	11 28	13 28	13 28		16 28	18 28	18 28			21 28		23 28				
Montpellier	A	9 43	11 43	13 43	13 43	16 26	16 43	18 43	18 43	20 26		21 43		23 43				
Montpellier	D	10 47	12 47	14 47	14 47	16 30	17 47	19 47	19 47	20 30		22 47						
Nimes	D	10 13	12 13	14 13	14 13		17 13	19 13	19 13			22 13						
Arles	D	10 37	12 37	14 37	14 37			19 37	19 37			22 37						
Marseille	A	11 20	13 20	15 20	15 20	17 55		20 20	20 20	21 55		23 20						6 00
<i>Marseille</i>	D	11 35		15 35	15 35	18 10	Lyon		20 35									6 15
<i>Toulon</i>	A	12 17		16 17	16 17	18 50	par		21 17									6 55
<i>Nice</i>	A	14 05		18 05	18 05	20 35	LGV		23 05									8 45
<i>Vintimille</i>	A	14 45			18 45													9 25

- en bleu** IC bi-tranche entre Toulouse et Marseille ou Nice
- en rouge** IC rapide (3 arrêts entre Bordeaux et Marseille)
- en vert** TGV, au statut TET entre Bayonne et Toulouse
- en fond bleu** Lunéa bi-tranche entre Toulouse et Vintimille

OPTION 1 ; DEUX MISSIONS AVEC « GRAND SUD » - SENS MARSEILLE BORDEAUX

		Lunéa	PR1	RP1	R1	R1P	R2	TGV/ TET	R3	R4	R4P	R6	R6	RP2	
		Périodique	C		C		C		D	C		D	C	C	
Vintimille	D	19 35								10 20				16 20	
Nice	D	20 25						Lyon	8 30	11 00	11 00	13 30	14 55	17 00	
Toulon	D	22 27						par	10 15	12 45	12 45	15 15	16 47	18 44	
Marseille	A	23 10						LGV	10 56	13 26	13 26	15 56	17 27	19 26	
					■	■	■						■		
Marseille	D	23 25			7 40	7 40	9 40		11 10	13 40	13 40	16 10	17 40	19 40	
Arles	D				8 23	8 23	10 23			14 23	14 23		18 23	20 23	
Nîmes	D				8 48	8 48	10 48	11 48		14 48	14 48		18 48	20 48	
Montpellier	A				9 12	9 12	11 12	12 12	12 34	15 12	15 12	17 34	19 12	21 12	
Montpellier	D			7 16	9 16	9 16	11 16	12 16	12 38	15 16	15 16	17 38	19 16	21 16	
Sète	D			7 32	9 32	9 32	11 32	12 32		15 32	15 32		19 32	21 32	
Béziers	D			7 56	9 56	9 56	11 56	12 56		15 56	15 56		19 56	21 56	
Narbonne	D			8 11	10 11	10 11	12 11	13 11	13 28	16 11	16 11	18 28	20 11	22 11	
Carcassonne	D			8 42	10 42	10 42	12 42	13 42		16 42	16 42		20 42	22 42	
Castelnaudary	D			9 03										23 03	
Toulouse	A	4 50		9 30	11 26	11 26	13 26	14 26	14 38	17 26	17 26	19 38	21 26	23 30	
Toulouse	D	5 50	5 35	8 35	9 35	11 31	11 36	13 31	14 36	14 43	17 31	17 36	18 36	19 43	21 31
Bayonne	A	9 44					14 54		17 52		20 54	21 55			
Montauban	D	Irun	6 01	9 01	10 01	11 57	Hend	13 57		17 57	Irun			21 57	
Agen	D		6 38	9 38	10 38	12 34		14 34		18 34				22 34	
Marmande	D		7 09	10 09	11 09										
Bordeaux	A	7 50		10 48	11 48	13 40		15 40	16 45	19 40		21 45	23 40		
					■	■	■	■		■		■	■		
Bordeaux	D	8 05	11 05	12 02	14 05		16 05		17 05	19 05					
Nantes	A	11 55	14 55	15 55	17 55		19 55		20 55	22 55					
Destination		Rennes			Quimp.				Rennes						

Les relations de nuit

Nous préconisons le rétablissement du train de nuit Hendaye - Nice par la ligne du Piémont Pyrénéen en desservant Dax, Orthez, Pau, Lourdes et Tarbes (train périodique). La rame serait rattachée à Toulouse au Bordeaux - Nice, prolongé à Vintimille pour correspondance vers l'Italie (Gènes et Milan). Dans le sens ouest-est la rame peut-être acheminée par le train Hendaye-Paris entre Hendaye et Toulouse, les horaires étant compatible ; dans l'autre sens cela nécessiterait une adaptation importante des horaires.

La rame "Bordeaux" redevient donc origine ou terminus Bordeaux avec une bonne correspondance de et vers Nantes et Rennes grâce aux modifications proposées pour cette ligne.

Voir les propositions détaillés dans les tableaux Bordeaux-Vintimille et Hendaye-Toulouse.

Missions Piémont Pyrénéen

Principe actuel des missions

L'exploitation de cette ligne d'intérêt national, comportant initialement des relations directes avec Marseille, Nice, Lyon et Genève, à été réduite, pour préparer l'introduction des rames Téoz sur Bordeaux – Nice, à une ligne d'intérêt interrégional exploitée par 5 navettes dont deux prolongées jusqu'à la frontière espagnole.

La notion de cadencement se réduit à une relative homogénéité des temps de parcours. La politique d'arrêts n'a pas de sens avec une grande confusion entre les notions de services TET et TER.

	TET	TET	TET	TET	TET
Hendaye/Irun	●	●			●
Saint-Jean-de-Luz	●	●			●

Biarritz	●	●						●
Bayonne	●	●	●	●	●	●	●	●
Peyrehorade								●
Orthez		●	●			●	●	●
Pau	●	●	●	●	●	●	●	●
Coarraze Nay	●			●	●			
Lourdes	●	●	●	●	●	●	●	●
Tarbes	●	●	●	●	●	●	●	●
Lannemezan					●	●		●
Montrejeau			●	●				
Saint-Gaudens	●	●					●	
Toulouse	●	●	●	●	●	●	●	●
Nombre	1 A	2 R	1 AR	1 R	1 A	1 R	1 A	1 A
Temps	Bayonne – Toulouse : de 3 h 21 à 3 h 27							

Améliorations proposées

L'enjeu consiste à redonner à cette ligne son positionnement national qui n'a été maintenu que pour Paris avec les TGV

	TET	TET	TET / TGV (*)	TET
Hendaye/Irun	●	●		
Saint-Jean-de-Luz	●	●		
Biarritz	●	●		
Bayonne	●	●	●	●
Peyrehorade				○
Orthez		●		●
Pau	●	●	●	●
Lourdes	●	●	●	●
Tarbes	●	●	●	●
Lannemezan				○
Montrejeau				○
Saint-Gaudens	●			○
Toulouse	●	●	●	●
arrêts intermédiaires	5 ou 7 (a)	5 ou 7 (a)	6 ou 7 (b)	

Marseille	●	●		
arrêts intermédiaires	5 (a)		par LGV	
Nice	●			
Lyon			●	
Nombre	1 AR	1 AR	1 AR	2 AR

- Arrêt systématique ○ Arrêt certains trains

(*) Assuré par TGV, statut TET entre Bayonne et Toulouse, statut TGV entre Toulouse et Lyon

(a) voir missions transversale sud : 7 arrêts dans la formule 2 missions (rapide et caboteur) et 5 arrêts dans la formule mission unique

(b) Carcassonne, Narbonne, Béziers, Montpellier, Nîmes, Valence TGV + Sète au retour

La grille ci-après décrit ce que pourrait être la desserte compatible avec l'option 1 de la transversale Sud

Remarque : il n'a malheureusement pas été possible d'établir une desserte unique compatible avec les deux options de la transversale sud.

Exemple de dessertes

		PROPOSITION Option 1					ACTUEL SA 2013						
		Lunéa	TET	TET	TGV/ TET	TET	TET	Lunéa	TET	TET	TET	TET	TET
		ptlj	Q	Q	Q	Q	Q	ptlj	Q	Q	Q	Q	Q
Vintimille	D	19 35											
Nice	D	20 25				11 00		20 04					
Marseille	D	23 25		7 40		13 40		23 03		6 18	8 18		14 18
Lyon	D				10 25								
Toulouse	A	5 30		11 26	14 26	17 26		4 50		10 12	12 12		18 12
			—						—	—	—		—
Toulouse	D	5 50	8 36	11 36	14 36	17 36	18 36	5 41	8 36	10 36	12 36	16 31	18 36
St Gaudens	D	6 37		12 23						11 23		17 18	
Montrejeau	D		9 30					via	9 30		12 29		
Lannemezan	D						19 39	Bor-					19 39
Tarbes	D	7 18	10 05	13 05	16 04	19 04	20 05	deaux	10 05	12 05	14 05	18 00	20 05
Lourdes	D	7 35	10 22	13 22	16 21	19 21	20 22	et	10 22	12 23	14 22	18 18	20 22
Coaraze-Nay	D							Dax	10 40				
Pau	D	8 01	10 48	13 48	16 47	19 47	20 48		10 54	12 51	14 50	18 46	20 50
Orthez	D	8 26	20 13			20 12	21 13			13 15	15 15	19 10	21 15
Peyrehorade	D	Dax											
Bayonne	A	9 44	11 55	14 52	17 52	20 54	21 55	11 12	11 57	13 57	15 57	19 57	21 57
Bayonne	D	9 47	12 03	15 03		21 03		11 15		14 23		20 23	
Biarritz	A	9 58	12 14	15 14		21 14		11 25		14 32		20 32	
St Jean de Luz	A	10 01	12 27	15 27		21 27		11 37		14 45		20 45	

PROPOSITION Option 1							ACTUEL SA 2013						
TET	TET/TGV	TET	TET	TET	Lunéa		TET	TET	TET	TET	TET	Lunéa	
Q	Q	Q	DF	Q	ptlj		Q	Q	Q	DF	Q	Vend	
Hendaye	D	7 18		15 18	17 18	19 26		6 51			14 51	16 47	19 15
St Jean de Luz	D	7 30		15 30	17 30	19 41		7 04			15 04	17 00	19 29
Biarritz	D	7 43		15 43	17 43	19 56		7 18			15 18	17 11	19 44
Bayonne	A	7 53		15 53	17 53	20 07		7 28			15 28	17 22	19 53
Bayonne	D	8 00	11 00	13 00	16 00	18 00	20 10	8 03	10 03	12 03	16 03	18 03	19 56
Peyrehorade						18 25	Dax					18 28	
Orthez	D			13 49	16 49	18 49	21 33		10 47		16 50	18 52	
Pau	D	9 11	12 11	14 13	17 13	19 13	22 00	9 15	11 12	14 15	17 16	19 16	via
Coarraz-Nay								9 28		13 27			Dax
Lourdes	D	9 37	12 37	14 39	17 39	19 39	22 27	9 46	11 40	13 45	17 43	19 44	et
Tarbes	D	9 54	12 54	14 56	17 56	19 56	22 45	10 04	11 59	14 03	18 02	20 01	Bor-
Lannemezan						20 21				14 27		20 26	deaux
Montrejeau						20 33			12 33				
St Gaudens	D	10 34			18 36			10 46			18 42		
Toulouse	A	11 19	14 17	16 20	19 22	21 26	0 10	11 30	13 26	15 28	19 27	21 26	0 09
					—	—		—	—	—	—	—	
Toulouse	D	11 33	14 33	16 33	19 33		0 52	11 49	13 50	15 49	19 49		0 52
Lyon	A		18 33						17 50				
Marseille	A	15 20		20 20	23 20		6 00	15 43		19 42	23 42		5 42

Plusieurs nouveautés par rapport à la situation actuelle.

La principale serait la suppression de la rupture de charge à Toulouse pour trois des circulations.

Deux seraient prolongées à Nice et Marseille grâce à des trains bi-tranches associés à des IC de la transversale sud, un limité à Marseille, l'autre à Nice. Pour ce faire il faudrait des rames réversibles afin d'éviter de longues manœuvres à Toulouse. A défaut, temporairement, il faut conserver les délais de correspondances actuels à Toulouse pour préserver le principe d'« isofonctionnalité » défini par RFF, ce qui suppose un repositionnement des sillons Bayonne - Toulouse.

Le troisième serait assuré par TGV par prolongation (ou origine) à Bayonne d'un TGV existant Lyon-Toulouse. Ce train aurait un statut TET entre Bayonne et Toulouse.

La politique d'arrêts pose problème, certaines petites villes, actuellement desservies, n'ayant pas vraiment le statut TET hormis Pau, Lourdes et Tarbes. Pour les trois trains ci-dessus, à long parcours, nous n'avons conservé qu'un arrêt par sens pour Saint-Gaudens et Orthez. Les autres arrêts sont répartis sur les deux autres TET, limités à Toulouse, ce qui risque de poser quelques problèmes (mais ce n'est pas aux TET de prendre en charge des trafics du domaine du TER).

Certains sillons sont décalés, pour compatibilité avec les correspondances à Toulouse, la répartition restant toutefois homogène.

Enfin, nous préconisons le retour du train de nuit par Pau et Tarbes (voir plus haut).

Voici ce que pourrait être la desserte, compatible avec l'option 1 de la transversale Sud (il n'a malheureusement pas été possible d'établir une seule desserte compatible avec les deux options de la transversale sud.

OPTION 1 ; DEUX MISSIONS AVEC « GRAND SUD » - SENS MARSEILLE BORDEAUX

		Lunéa	PR1	RP1	R1	R1P	R2	TGV/	R3	R4	R4P	R6	R6	RP2	
		Périodique	C		C		C	TET	D	C		D	C	C	
Vintimille	D	19 35										10 20		16 20	
Nice	D	20 25						Lyon	8 30	11 00	11 00	13 30	14 55	17 00	
Toulon	D	22 27						par	10 15	12 45	12 45	15 15	16 47	18 44	
Marseille	A	23 10						LGV	10 56	13 26	13 26	15 56	17 27	19 26	
Marseille	D	23 25			7 40	7 40	9 40		11 10	13 40	13 40	16 10	17 40	19 40	
Aries	D				8 23	8 23	10 23			14 23	14 23		18 23	20 23	
Nîmes	D				8 48	8 48	10 48	11 48		14 48	14 48		18 48	20 48	
Montpellier	A				9 12	9 12	11 12	12 12	12 34	15 12	15 12	17 34	19 12	21 12	
Montpellier	D				7 16	9 16	9 16	11 16	12 16	12 38	15 16	15 16	17 38	19 16	21 16
Sète	D				7 32	9 32	9 32	11 32	12 32		15 32	15 32		19 32	21 32
Béziers	D				7 56	9 56	9 56	11 56	12 56		15 56	15 56		19 56	21 56
Narbonne	D				8 11	10 11	10 11	12 11	13 11	13 28	16 11	16 11	18 28	20 11	22 11
Carcassonne	D				8 42	10 42	10 42	12 42	13 42		16 42	16 42		20 42	22 42
Castelnaudary	D				9 03									23 03	
Toulouse	A	4 50			9 30	11 26	11 26	13 26	14 26	14 38	17 26	17 26	19 38	21 26	23 30
Toulouse	D	5 50	5 35	8 35	9 35	11 31	11 36	13 31	14 36	14 43	17 31	17 36	18 36	19 43	21 31
Bayonne	A	9 44					14 54		17 52		20 54	21 55			
Montauban	D	Irun	6 01	9 01	10 01	11 57	Hend	13 57			17 57	Irun		21 57	
Agen	D		6 38	9 38	10 38	12 34		14 34			18 34			22 34	
Marmande	D		7 09	10 09	11 09										
Bordeaux	A	7 50	10 48	11 48	13 40			15 40	16 45	19 40		21 45	23 40		
Bordeaux	D	8 05	11 05	12 02	14 05			16 05		17 05	19 05				
Nantes	A	11 55	14 55	15 55	17 55			19 55		20 55	22 55				
Destination			Rennes		Quimp.				Rennes						

OPTION 2 ; UNE SEULE MISSION - SENS MARSEILLE BORDEAUX

		Essai	Lunéa	RP1	R1	R2P	R2	TGV /	R3	R4	R5	R5P	R6	RP2		
		(350t)	Périodique					TET								
Vintimille	D		19 35								11 50			15 50		
Nice	D	20 15	20 25						8 35		12 35	12 35		16 35		
Toulon	D	22 17	22 27						10 25		14 25	14 25		18 25		
Marseille	A	23 00	23 10						11 05		15 05	15 05		19 05		
Marseille	D	23 15	23 25					Lyon		11 20	13 20		15 20	15 20	17 20	19 20
Aries	D								10 03				16 03	16 03		20 03
Nîmes	D				8 24	8 24		11 24	12 24	14 24				18 24	20 26	
Montpellier	A	0 40			8 48	8 48	10 49	11 48	12 48	14 48		16 49	16 49	18 48	20 49	
Montpellier	D	0 50			6 50	8 52	8 52	10 53	11 52	12 52	14 52		16 53	16 53	18 52	20 52
Sète	D				7 05			11 09		13 09			17 09	17 09		20 08
Béziers	D				7 28	9 28	9 28		12 28		15 28				19 28	21 31
Narbonne	D				7 43	9 45	9 45	11 45	12 45	13 45	15 45		17 45	17 45	19 45	21 46
Carcassonne	D				8 13	10 15	10 15	12 15	13 15	14 15	16 15		18 15	18 15	20 15	22 15
Castelnaudary	D				8 33											22 35
Toulouse	A		4 58		9 00	10 59	10 59	12 59	13 59	14 59	16 59		18 59	18 59	20 59	23 02
Toulouse	D		5 50	5 41	8 04	9 04	11 04	11 10	13 04	14 10	15 04	17 10	19 04	19 10	21 04	
Bayonne	A		9 44				14 28		17 26		20 31		22 30			
Montauban	D		Irun	6 10	8 30	9 30		Irun		15 31		Irun		21 31		
Agen	D			6 50	9 06	10 06	12 05		14 05		18 05		20 05			
Marmande	D			7 25	9 36											
Bordeaux	A	(4 31)	8 09	10 15	11 09	13 09		15 09		17 09	19 09		21 09		23 09	
Bordeaux	D	(4 49)	8 30	10 30				15 30		17 30	19 30					
Nantes	A	8 37	12 20	14 20				19 20		21 20	23 20					
Destination		10 05	Rennes		Quimper				Rennes							

ARTICULATION DES TROIS LIGNES ATLANTIQUE-MEDITERRANEE

1 - COMPATIBLE AVEC L'OPTION 1 DE LA TRANSVERSALE SUD

		COMPATIBLE DEUX MISSIONS SUR LA TRANSVERSALE SUD															
		P1	C1	C2	R1	TET/ TGV	C3	R2	C4	P2							
Quimper	D								10 30								
Rennes	D						8 40	été	I	été	15 40		VD				
Nantes	D				8 10		10 10	12 10	13 10	15 10	17 10		19 06				
Bordeaux	A				12 00		14 00	16 03	17 00	19 00	21 03		23 00				
Hendaye	D		7 18						15 18		17 18	I	19 26				
Bayonne	D		8 00			11 00	13 00		16 00		18 00	I	20 10				
Bordeaux	D		7 20	I	9 20	12 20	I	I	14 20	16 20	I	17 20	I	19 20	21 20	21 50	I
Toulouse	D	7 33	9 33	11 33	11 33	14 25	14 33	16 33	16 33	18 25	19 22	19 33	21 20	21 33	23 33		0 52
Narbonne	D	8 49	10 49	11 49	11 49	15 40	15 49	17 49	17 49	19 40		20 49		22 49			I
Montpellier	D	9 47	11 47	13 47	13 47	16 30	16 47	18 47	18 47	20 30		21 47		23 43			I
Marseille	A	11 20	13 20	15 20	15 20	17 55	I	20 20	20 20	21 55		23 20					6 00
Nice	A	14 05		18 05	18 05	20 35	Lyon		23 05								8 45
Vintimille	A	14 45		18 45													9 25
OPTION : TRANSVERSALE SUD AVEC TRAINS DIRECTS ET TRAINS CABOTEURS																	
		P1	C1	C2	TGV / TET	R1	C3	R2	C4	P2							
Vintimille	D	19 35					10 20						16 20				
Nice	D	20 25				Lyon	8 30		11 00	11 00		13 30	17 00				
Marseille	D	23 25		7 40	7 40	9 40	I	11 10	13 40	13 40		16 10	17 40	19 40			
Montpellier	D	I		7 16	9 16	9 16	11 16	12 16	12 38	15 16	15 16		17 38	19 16	21 16		
Narbonne	D	I		8 11	10 11	10 11	12 11	13 11	13 28	16 11	16 11		18 28	20 11	22 11		
Toulouse	D	5 50	5 35	8 35	8 36	9 35	11 31	11 36	13 31	14 36	14 43	17 36	17 31	18 36	19 43	21 31	23 30
Bordeaux	A	I	7 50	10 48	I	11 48	13 40	I	15 40	I	16 45		19 40	I	21 45	23 40	
Bayonne	A	9 44		I	11 55		14 52		17 52			20 54		21 55			
Irun	A	10 11		I	13 47		16 47	été		VD		21 47					
<i>Bordeaux</i>	D		8 05	11 05		12 02	14 05		16 05		17 05	19 05					
<i>Nantes</i>	A		11 55	14 55		15 55	17 55		19 55		20 55	22 55					
<i>Rennes</i>	A		13 25				I				22 25						
<i>Quimper</i>	A					20 35											

- en rouge train rapide, peu d'arrêts
- fond bleu clair périodique d'été
- fond bleu Lunéa (périodique)
- en bleu TGV au statut TET de Toulouse à Bayonne
- en grenat Train bi-tranche de Nice ou Marseille à Toulouse

2 - COMPATIBLE AVEC L'OPTION 2 DE LA TRANSVERSALE SUD

COMPATIBLE UNE SEULE MISSION SUR LA TRANSVERSALE SUD

		CP1	SD1	SD2	SD3	SD4	SD5	SD6	CP2			Essai
Quimper	D							10 30				
Rennes	D					7 40		I	été	15 40	VD	20 30
Nantes	D					9 10	11 10	13 10	15 10	17 10	19 10	22 00
Bordeaux	A					13 00	15 00	17 00	Hend	19 00	21 05	23 00
Hendaye	D		7 18			—	—	15 18	—	17 18	I	—
Bayonne	D		8 00	10 00				16 00	18 00	I	—	19 26
Bordeaux	D		7 20	I	9 20	I	11 20	13 20	I	15 20	I	17 20
Toulouse	D	7 22	9 30	11 30	11 30	13 22	13 30	15 30	16 30	17 30	19 30	19 30
Montpellier	D	9 37	11 40	13 40	13 40	—	15 40	17 40	18 40	19 40	21 40	21 40
Marseille	A	11 10	13 10	15 10	15 10		17 10	19 10	I	21 10	23 10	23 10
Nice	A	13 50	—	17 50	17 55		—	21 50	I	—	—	—
Vintimille	A	14 33		18 33	18 33		—	Lyon				

		Essai			CP1	SD1	SD2	TGV/ Lyon	SD3	SD4	SD5	SD6	CP2
Vintimille	D		19 35					TET			11 50		15 50
Nice	D	20 15	20 25					Lyon	8 35		12 35	12 35	16 35
Marseille	D	23 15	23 25		7 20	7 20	9 20	I	11 20	13 20	15 20	15 20	17 20
Montpellier	D	0 50	I		6 50	8 52	8 52	10 52	11 52	12 52	14 52	16 52	16 52
Toulouse	D	I	5 41	5 50	8 04	8 07	9 04	11 04	11 10	13 04	14 10	15 04	17 04
Bordeaux	A	I	8 09	I	10 09	I	11 09	13 09	I	15 09	I	17 09	19 09
Bayonne	A	I	—	9 44	I	11 31	—	14 28	—	17 26	—	—	20 31
Irun	A	I	—	10 20	I	12 20	—	15 20	—	—	—	—	21 20
Bordeaux	D	I	8 30		10 30		13 30		15 30		17 30	19 30	
Nantes	A	8 37	12 20		14 20		17 24		19 20		21 20	23 20	
Rennes	A	10 05	13 50				I		été		22 50	VD	
Quimper	A						20 03						

en bleu	TGV au statut TET de Toulouse à Bayonne
en grenat	Train bi-tranche de Nice ou Marseille à Toulouse
fond bleu	Lunéa périodique
fond bleu clair	périodique

Nota : Le train de nuit Nice-Nantes-Rennes et retour marqué "Essai" serait tracé sur un sillon très rapide (ce qui est rare la nuit) entre Marseille et Bordeaux.

QUIMPER - NANTES - BORDEAUX - TOULOUSE

I – Etat des lieux :

Les agglomérations de Bordeaux et de Nantes, distantes de 335 kms par autoroute et 373 kms par voie ferrée représentent 1,2 à 1,4 millions d'habitants. Si l'on ajoute Saintes, Rochefort, La Rochelle, Luçon, et La Roche-sur-Yon / Les Sables-d'Olonne, la population concernée directement par la ligne atteint 1,8 millions d'habitant entre ces deux métropoles. Si l'on élargit aux quatre départements traversés on atteint 4,5 millions d'habitants, dont plus de 1,2 millions pour la Vendée et la Charente Maritime. Cette zone est en pleine expansion. Mais la ligne a aussi un rôle d'axe "arc atlantique" avec quatre branches naturelles vers Quimper et Rennes au nord, Hendaye et Toulouse au sud qui ouvrent vers l'Espagne et la Méditerranée, c'est dire que la population concernée par cet axe est bien supérieure.

Entre les deux pôles de cette ligne il n'y a que 3 TET par jours en semaine et 4 les vendredis et dimanches. Le train de nuit Nantes - Nice qui assurait certains jours des relations de matinée (très tôt) dans un sens et de soirée dans l'autre a été supprimé en 2010

Le meilleur temps en 2013 est de 3h58 sur un seul train, plus généralement plus de 4h avec 6 arrêts intermédiaires, Jonzac, Saintes, Rochefort, La Rochelle, Luçon, La Roche-sur-Yon, contre 3 h 30 par autoroute (Michelin)

Missions actuelles Nantes – Bordeaux

	IC	IC (a)	IC (b)	IC	Ter-IR(*)	IC (**)	Ter-IR(**)
Quimper	●	●					
arrêts intermédiaires	4 à 6	10 à 8					
Nantes	●	● →	●	●	●		
La Roche-sur-Yon	●		●	●	●		
Luçon	●		●	●	●		
La Rochelle	●		●	●	●	●	●
Rochefort	●		●	●		●	●
Saintes	●		●	●		●	●
Jonzac	●		●	●		●	●
Bordeaux	●		●	●		●	●
3 arrêts				●			
Toulouse				●			
Nombre	1 AR	1 AR	1 AR 2 Ve Di	1 AR	1 AR	1 AR	3 A 2 R

(a) : au retour en correspondance au Toulouse-Nantes

(b) : 1 Retour terminus Rennes les ve et di (pas d'équivalent à l'aller)

(*) : 4 arrêts supplémentaires : La Haie Fouassière, Le Palet, Clisson, Montaigu Vendée

(**): 4/5 arrêts supplémentaires selon le train : Châtelailon, Pons, Montendre, Saint-Mariens-Saint Yzan, Saint-André-de-Cubzac, Cenon (pour les TER)

Les TET Bordeaux – La Rochelle et retour et Nantes – Quimper et retour assurent des fonctions strictement TER. Ils devraient être repris par les régions ce qui libèrerait des km-trains pour étoffer la desserte des IC longues distances.

Les lacunes de la desserte actuelle

En ce qui concerne les relations Intercités de bout en bout :

- fréquence insuffisante, 3 trains par jour, 4 le vendredi et le dimanche ;
- temps de parcours trop long en regard des temps possibles par la route (voir tableau en annexe) ;
- pas de train du matin de bonne heure dans les deux sens entraînant une difficulté pour faire un AR dans la journée, bien que la situation ait été un peu améliorée dans le sens nord-sud en 2013 par l'avance à 9 h 11 du train de 10 h 20, mais c'est encore un peu tard.
- suppression du train de nuit de Nantes vers et de Montpellier, Marseille et Nice (et pas de train de jour non plus, il existait dans le passé) ;
- stationnement trop long à Bordeaux pour les Toulouse- Nantes et retour ;
- pas de correspondances du train de nuit Nice-Marseille-Bordeaux vers Nantes (alors qu'elle existe dans l'autre sens)
- absence de train Rennes – Bordeaux ou Toulouse (alors qu'il existe dans l'autre sens, mais seulement les vendredis et dimanches) ;
- absence de train direct et de bonnes correspondances vers ou de la côte Basque, Pau et Tarbes.

A noter toutefois que les correspondances à Bordeaux sur les Intercités de la transversale sud ont été nettement améliorées au service 2013.

En ce qui concerne les TER :

- offre TER très insuffisante inter-régions entre La Rochelle et La Roche-sur-Yon / Nantes ;
- offre TER inter-régions à améliorer entre Bordeaux et Saintes (et La Rochelle bien qu'il y ait eu une amélioration en 2012) et peu de bonnes correspondances Bordeaux <=> Royan ;
- demandes diverses de rétablissement d'arrêts abandonnés (Marans, Velluire à 10 km de Fontenay-le-Comte) et de meilleures correspondances train-car (cas de Fontenay-le-Comte ou de Bressuire).

Enfin l'état de l'infrastructure est préoccupant et sans une bonne infrastructure il n'est pas possible d'avoir une bonne desserte, mais nous y reviendrons.

II – Quelles évolutions envisageables ?

Les recettes sont toujours les mêmes : fréquence - vitesse - confort et modernité du matériel. Les anciens se rappellent de l'introduction des Turbo trains sur Paris – Caen – Cherbourg, qui grâce à une nette diminution du temps de parcours et une augmentation des fréquences avaient permis une augmentation de trafic de 30 %.

Nous allons donc examiner les possibilités d'amélioration dans ces trois domaines. Cependant nous commencerons par les mesures à court terme qui nous semblent indispensables.

2.1- Actions à court terme

Les améliorations visent deux objectifs :

- assurer un minimum de fréquences entre Nantes et Bordeaux pour rendre l'offre attractive par TET et par TER interrégionaux,
- valoriser le lien qu'assure cette ligne pour les villes moyennes en améliorant l'offre avec la Bretagne au nord et l'Aquitaine au sud : valorisation du « maillage » du réseau par quelques trains directs ou des correspondances.

La priorité est de rétablir sur Bordeaux-Nantes et retour les relations du matin. Il est inadmissible de ne pouvoir arriver dans ces deux villes avant midi. Mais nous préconisons aussi un certain nombre d'autres améliorations, comme le rétablissement de trains quotidiens

Bordeaux ou Toulouse - Rennes.

En compensation les Intercités La Rochelle-Bordeaux du matin (13899) et retour le soir (3888 ou 13898) qui assurent des missions de type TER (pendulaires) basculeraient par un accord avec les deux régions concernées dans le domaine des TER. Même chose pour les IC 13895 et 13894, Nantes - Quimper et retour qui deviendrait aussi des TER interrégionaux.

Une petite amélioration du temps de parcours est aussi possible, d'une part par la suppression (sauf exception) de l'arrêt de Jonzac, mais aussi par la modernisation du matériel, soit par le remplacement des diesels arrivés au terme de leur vie, soit par adoption d'un matériel automoteur bimode performant. La mise en place d'un quatrième AR devrait permettre d'alléger la composition des trains les plus chargés, ce qui permet aussi de réduire le temps de parcours. L'horaire de 3 h 50 est faisable avec une détente normale de 4,5 min/100 km (le meilleur temps réalisé dans le passé est de 3h47).

Politique d'arrêts des TET : L'arrêt systématique de Jonzac, généralisé en 2012, sous la pression de politiques locaux, ne nous semble pas justifié, compte tenu de la population et de la fréquentation constatée (à confirmer par la SNCF). L'arrêt peut être maintenu sur certains IC, en particulier le soir tard, s'il n'y a pas de TER dans cette plage horaire.

Entre Quimper et Nantes, les arrêts devraient être limités à Lorient, Auray, Vannes et Redon, par contre l'arrêt de Redon doit être supprimé sur les IC prolongés ou origine Rennes, pour éviter le tête à queue dans cette gare, source de perte de temps importante. Il serait logique que les TET n'ait aucun arrêt entre Nantes et Rennes, comme de nombreux TER.

Les missions à assurer seraient donc les suivantes. Les TER régionaux (y compris Saintes-Bordeaux) ne sont pas représentés.

(voir page suivante)

Proposition

	IC	IC	IC	IC	IC	Ter-IR	Ter-IR	Ter-IR
Brest			● (a)					○
Quimper			●					●
Lorient			●					●
Auray			●					●
Vannes			●					●
Rennes		●		●				
Redon			●					●
Nantes	●	●	●	●	●	●		●
2 arrêts						○		
Clisson						●		
Montaigu						●		
2 arrêts						○		
La Roche/Yon	●	●	●	●	●	●		
Luçon	●	●	●	●	●	●		
La Rochelle	●	●	●	●	●	●	●	
Chatelaillon						○	●	
Rochefort	●	●	●	●	●	○	●	
St Savinien							○	
Saintes	●	●	●	●	●	○	●	
Pons							●	
Jonzac	○			○			●	
Montendre							●	
St Mariens-St Yzan							●	
St André de Cubzac							●	
Cenon							●	
Bordeaux	●	●	●	●	●		●	
Marmande				●				
Agen				●				
Montauban				●				
Toulouse				●				
Hendaye/Irun (1)		● (b)						
Nombre	1 puis 2 AR	1 AR	1 AR	1 AR	1 AR	4 AR	4 AR	3 ou 4 AR
Périodicité	Quot	Quot	Quot	Quot	V&D puis Q			

● : arrêt de tous les trains

○ : arrêt de certains trains

Tous les arrêts des TER-IR de Brest-Quimper-Nantes ne sont pas indiqués

Ter-IR : outre leur fonction TER, sont positionnés pour compléter les faibles fréquences IC, certains prennent ou donnent correspondance sur les IC à La Rochelle.

Exemple de grille horaire avec les TER Inter-régionaux et correspondances sur la transversale sud

A - Option 1, compatible avec l'Option 1 de la transversale Sud

COMPATIBLE OPTION 1 SUR LA TRANSVERSALE SUD (DEUX MISSIONS)

	TER-IR	TER-IR	TER-IR	IC 1	IC2	TER-IR	IC6	TER-IR	IC3	TER-IR	IC7	TER-IR	IC4	TER-IR	IC5	TER-IR	Essai
	L-S	Q	L-V	Quot	Quot	L-S	été	Q	Quot	L-S	été	Q	Quot	L-V	VD	L-J	Lunéa
Quimper	D								10 30								
Rennes	D				8 40								15 40	St-			20 30
Nantes	A				9 55				12 55				16 55	Nazaire			21 45
Nantes	D		6 10	8 10	10 10		12 10	12 24	13 10	14 24	15 10		17 10	18 10	19 06	19 35	22 00
Clisson	D		6 27					12 41		14 40					19 24	10 58	
La Roche/Yon	D		7 03	8 52	10 52		12 52	13 20	13 52	15 15	15 52		17 52	19 05	19 52	20 30	22 42
Luçon	D		7 28	9 17	11 17		13 17	13 44	14 17	15 39	16 17		18 17	20 19	20 17	20 54	
La Rochelle	A		8 07	9 56	11 56		13 56	14 22	14 56	16 27	16 56		18 56	20 07	20 56	21 32	23 42
La Rochelle	D	6 16		8 16	9 59	11 59	12 16	13 59	14 59		16 59	17 41	18 59		20 59		23 44
Rochefort	D	6 37		8 37	10 20	12 20	12 38	14 20	15 20		17 20	18 05	19 20		21 20		0 05
Saintes	D	7 08		9 08	10 49	12 49	13 09	14 49	15 49		17 49	18 43	19 49		21 49		0 34
Jonzac	D	7 38		9 38			13 39	15 18			19 13		20 18				
Bordeaux	A	8 40		10 40	12 00	14 00	14 33	16 03	17 00		19 00	20 10	21 03		23 00		(1 45)
	D	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--		--	--	--	
Bordeaux	D	7 20	9 20		12 20	14 20		16 20	17 20		19 20		21 20	21 50			(2 00)
Toulouse	A	9 28	11 28		14 20	16 28		18 20	19 28		21 28		23 33	0 09			
Montpellier	A	11 43	13 43		16 26	18 43		20 26	21 43		23 43						5 41
Marseille	A	13 20	15 20		17 55	20 20		21 55	23 20					6 00			7 10
Nice	A		18 05		20 35	23 05								8 45			9 50
Vintimille	A		18 45											9 25			

Attention :

Seuls les TER Interrégionaux existants ou à créer figurent sur ce tableau

Les TER régionaux, Bordeaux-Saintes, Saintes-La Rochelle, Rochefort-La Rochelle et La Roche/Yon-Nantes ne figurent pas ici

Jaune
bleue clair
bleue
Rose
Orange

Intercités de base

Périodiques de plein été, jours de pointes

Train de nuit Lunéa

Intercités de la transversale sud (caboteurs)

Intercités de la transversale sud (rapides)

COMPATIBLE OPTION 1 SUR LA TRANSVERSALE SUD (DEUX MISSIONS)

Vintimille	D				19 35											
Nice	D	20 15			20 25								8 30			11 00
Marseille	D	23 15			23 25					7 40		9 40	11 10			13 40
Montpellier	D	0 50			I					9 16		11 16	12 38			15 16
Toulouse	D	I			5 35	8 35				9 35		11 31	13 31			17 31
Bordeaux	A	(4 31)			7 50	10 48	11 48			13 40		15 40	16 45			19 40
		Essa	TER-IR	TER-IR	TER-IR	IC 1										
		Lunéa	L-V	Q	L-V	L-S										
Bordeaux	D	(4 49)			7 05	8 05				12 35		14 05	16 05	16 35	17 05	18 35
Jonzac	D	I			8 00	8 50				13 30		I	17 29	I	19 29	I
Saintes	D	6 02	6 00		8 31	9 19				14 01		15 17	17 17	17 59	18 17	19 59
Rochefort	D	6 31	6 22		9 02	9 48				14 32		15 46	17 46	18 30	18 46	20 30
La Rochelle	A	6 50	6 47		9 24	10 06				14 54		16 05	18 05	18 52	19 05	20 52
La Rochelle	D	6 53	6 50	8 50		10 09	11 30	13 08	14 08	14 33		16 08	17 40	18 08	19 08	21 08
Luçon	D	I	7 28	9 28		I	12 09	13 48	14 48	15 12		16 48	18 18	18 48	19 48	21 48
La Roche/Yon	D	7 56	7 52	9 52		11 09	12 35	14 13	15 13	15 38		17 13	18 45	19 13	20 13	22 13
Clisson	D	I	8 30	10 24		11 38	13 08	I	I	16 06		I	19 23	I	I	I
Nantes	A	8 37	8 46	10 42		11 55	13 30	14 55	15 55	16 22		17 55	19 42	19 55	20 55	22 55
		I				I						I		I		
Nantes	D	8 50	Origine			12 10						18 10	St-		21 10	
Rennes	A	10 05	Saintes			13 25						I	Nazaire		22 25	
Quimper	A		lundi									20 35				

A noter par rapport à la situation actuelle :

- la réduction du temps de parcours à 3 h 50 (possible même avec le matériel actuel y compris détente de 4,5 min au 100 km) et la réduction des temps de changement de machine à Bordeaux et Nantes ;
- rajout d'un IC du matin (départ vers 8 h) dans les deux sens. Dans le sens Bordeaux – Nantes il est calé pour prendre la correspondance du train de nuit Nice – Bordeaux et est prolongé à Rennes ;
- du fait de cette création, le train qui partait de Nantes après 9 h est recalé dans son ancien horaire (IC2 - départ après 10 h). Son origine est reportée à Rennes (voir ci-dessous) ;
- le Quimper – Bordeaux (IC2) qui part trop tôt de Quimper et fait double emploi avec un TER est décalé sur l'IC3 ;
- au total deux IC sont prolongés ou origine à Rennes quotidiennement (peuvent remplacer des TER Nantes-Rennes) ;
- diminution du nombre d'arrêts des IC à Jonzac car le trafic y est très faible (à confirmer par constatation du trafic par la SNCF depuis l'instauration des arrêts systématiques) ;
- les IC La Rochelle – Bordeaux et retour et Quimper – Nantes et retour deviennent TER car ils assurent effectivement des missions type TER ;
- la mise en place d'un véritable service TER-Inter-régional entre Nantes et La Rochelle (la plupart sont des prolongements de TER existant entre La Rochelle et La Roche/Yon, certains prolongés à Rochefort ou même Saintes (cas du lundi matin au départ de Saintes pour compenser la suppression du train de nuit) ;
- la grille est complétée par une tentative de rétablissement du train de nuit Nice – Nantes. Pour avoir des chances de succès il est tracé très rapide entre Marseille et Bordeaux afin d'avoir des heures de départ et d'arrivée correctes sur la Côte d'Azur, et à Nantes. Il pourrait aussi être prolongé (ou origine) à Rennes.

D'autre part, il est vivement recommandé d'utiliser pour les IC des locomotives électriques entre Nantes et Quimper et Nantes et Rennes, si l'exploitation reste assurée par des rames tractées.

B - Option 2, compatible avec l'Option 2 de la transversale Sud

Dans cette option, dans le sens Nantes – Bordeaux le train supplémentaire est fixé à 11h10 (IC2), le train du matin (IC1) conservant son horaire actuel, 9h10 au départ de Nantes, mais son origine est fixée à Rennes au lieu de Quimper où il fait actuellement double emploi avec un TER. Le Quimper – Bordeaux est placé sur l'IC3 (ou l'IC2 au choix). L'IC4 est origine Rennes tous les jours, comme dans l'option 1.

Nota : sur ces tableaux, ne sont pas représentés les TER régionaux Nantes – La Roche/Yon, La Rochelle – Saintes, Saintes – Bordeaux. Certains assurent des correspondances sur les Intercités à La Roche-sur-Yon, La Rochelle et Saintes pour assurer les liaisons avec les petites villes de la ligne.

Il faut aussi signaler que malgré le nombre important de circulations vers le sud de Bordeaux (Hendaye, Pau, Tarbes), TGV ou TER aucune bonne correspondance n'existe actuellement avec les Intercités en provenance de Bordeaux (battement de 34 à 43 min). Il faudrait donc que la réorganisation du nœud de Bordeaux en 2017 tienne compte de cette lacune. A défaut il faudra envisager la prolongation à Hendaye d'un Nantes-Bordeaux, comme cela existait dans le passé.

(voir tableau page suivante)

COMPATIBLE OPTION 2 SUR LA TRANSVERSALE SUD (UNE SEULE MISSION)

		TER-IR	TER-IR	TER-IR	IC 1	TER-IR	IC2	TER-IR	IC3	TER-IR	IC6	TER-IR	IC4	TER-IR	IC5	TER-IR	Essai
		L-S	L-V	Q	Quot	L-S	Quot	Q	Quot	L-S	été	Q	Quot	L-V	VD	L-J	Lunéa
Quimper	D								10 30								
Rennes	D				7 40				I				15 40	St-			20 30
Nantes	A				8 55				12 55				16 55	Nazaire			21 45
					I				I				I	I			I
Nantes	D		6 20		9 10		11 10	12 24	13 10	14 24	15 10		17 10	18 10	19 06	19 35	22 00
Clisson	D		6 37		I		I	12 41	13 28	14 40	I		I	I	19 24	10 58	I
La Roche/Yon	D		7 15		9 52		11 52	13 20	13 56	15 15	15 52		17 52	19 05	19 52	20 30	22 42
Luçon	D		7 40		10 17		12 17	13 44	I	15 39	16 17		18 17	20 19	20 17	20 54	I
La Rochelle	A		8 19		10 56		12 56	14 22	14 56	16 27	16 56		18 56	20 07	20 56	21 32	23 42
La Rochelle	D	6 13		8 26	10 59	11 46	12 59		14 59		16 59	17 41	18 59		20 59		23 44
Rochefort	D	6 34		8 47	11 20	12 08	13 20		15 20		17 20	18 05	19 20		21 20		0 05
Saintes	D	7 05		9 18	11 49	12 39	13 49		15 49		17 49	18 43	19 49		21 49		0 34
Jonzac	D	7 35		9 48	I	13 09	I		I		I	19 13	20 19		I		I
Bordeaux	A	8 37		10 50	13 00	14 03	15 00		17 00		19 00	20 10	21 05		23 00		(1 45)
	D	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	I	---	---	---	I
Bordeaux	D	7 20	9 20		11 20	13 20		15 20	17 20		19 20		21 20	21 53			(2 00)
Toulouse	A	9 25	11 25		13 25	15 25		17 25	19 25		21 25		23 34	0 09			I
Montpellier	A	11 38	13 36		15 36	17 36		19 36	21 42		23 42			I			5 41
Marseille	A	13 10	15 10		17 10	19 10		21 10	23 10					6 00			7 10
Nice	A		17 50		21 50		23 50							8 45			9 50
Vintimille	A		18 33											9 25			

Attention :

Seuls les TER Interrégionaux existants ou à créer figurent sur ce tableau

Les TER régionaux, Bordeaux-Saintes, Saintes-La Rochelle, Rochefort-La Rochelle et La Roche/Yon-Nantes ne figurent pas ici

Jaune
bleue clair
bleue
Rose

Intercités de base

Périodiques de plein été, jours de pointes

Train de nuit Lunéa

Intercités de la transversale sud

COMPATIBLE OPTION 2 SUR LA TRANSVERSALE SUD (UNE SEULE MISSION)

Vintimille	D					19 35											
Nice	D	20 15				20 25											8 40
Marseille	D	23 15				23 25				7 20		9 20					11 20
Montpellier	D	0 50				I			6 50	8 52		10 52					12 52
Toulouse	D	I				5 41	8 04		9 04	11 04		13 04					15 04
Bordeaux	A	(4 31)				8 09	10 15		11 09	13 09		15 09					17 09
		Essa	TER-IR	TER-IR	TER-IR	TER-IR	IC 1	IC2	TER-IR	TER-IR	IC3	IC6	TER-IR	TER_IR	IC4	TER-IR	IC5
		Lunéa	L	M-V	Q	L-V	L-S	Quot	Quot	Quot	Quot	Quot	L-V	L-V	Quot	sS	VD
Bordeaux	D	(4 49)				6 55	8 30	10 30	11 55		13 30	15 30		16 55	17 30	18 55	19 30
Jonzac	D	I				7 50	9 15	I	12 50		I	I		17 49	I	19 49	I
Saintes	D	6 02	5 52			8 21	9 44	11 42	13 21		14 42	16 42		18 19	18 42	20 19	20 42
Rochefort	D	6 31	6 20			8 52	10 13	12 11	13 52		15 11	17 11		18 50	19 11	20 50	21 11
La Rochelle	A	6 50	6 47			9 14	10 31	12 30	14 14		15 30	17 30		19 12	19 30	21 12	21 30
La Rochelle	D	6 53	6 50	6 50	8 50		10 34	12 33		14 33	15 33	17 33	17 40		19 33		21 33
Luçon	D	I	7 28	7 28	9 28		I	13 13	15 12		16 13	18 13	18 18		20 13		22 13
La Roche/Yon	D	7 56	7 52	7 52	9 52		11 34	13 38	15 38		16 38	18 38	18 45		20 38		22 38
Clisson	D	I	8 30	8 30	10 24		12 03	I	16 06		17 07	I	19 23		I		I
Nantes	A	8 37	8 46	8 46	10 42		12 20	14 20	16 22		17 24	19 20	19 42		21 20		23 20
		I					I				I		I		I		
Nantes	D	8 50					12 35				17 38		St-		21 35		
Rennes	A	10 05					13 50				I		Nazaire		22 50		
Quimper	A										20 03						

Attention :

- Seuls les TER Interrégionaux existants ou à créer figurent sur ce tableau
- Les TER régionaux, Bordeaux-Saintes, Saintes-La Rochelle, Rochefort-La Rochelle et La Roche/Yon-Nantes ne figurent pas ici

Jaune	Intercités de base
bleue clair	Périodiques de plein été, jours de pointes
bleue	Train de nuit Lunéa
Rose	Intercités de la transversale sud (caboteurs)
Orange	Intercités de la transversale sud (rapides)

2.2- Actions à long terme : fréquence, rapidité, confort

Pour obtenir à la fois une amélioration des temps de parcours, de la fréquence et du confort, il faut un plan d'ensemble touchant à la fois le matériel et l'infrastructure, et les choix à faire en matière d'investissement en infrastructure et en matériel ne sont pas indépendants les uns des autres.

En ce qui concerne la vitesse, la comparaison avec les temps de trajets par la route-
autoroutes⁵ est rarement en faveur du rail sur les parcours internes (Bordeaux-Nantes) et
carrément catastrophique sur les parcours en liaison avec les antennes naturelles vers
Quimper, Rennes, Toulouse et Hendaye.

Comparaison des temps de trajet « train intercités » et route/autoroute

Sur les horaires 2010

I - Bordeaux - Nantes

de \ à	Saintes	Rochefort	La Rochelle	La Roche	Nantes	
Bordeaux	01:19	01:47	02:08	03:13	04:01	train
	01:17	01:36	01:56	02:53	03:23	route
Saintes		00:26	00:47	01:52	02:40	train
		00:31	00:51	01:48	02:18	route
Rochefort			00:19	01:24	02:12	train
			00:30	01:35	02:05	route
La Rochelle				01:03	01:51	train
				01:23	01:53	route
La Roche					00:46	train
					00:55	route
	Meilleur temps par train					
	Temps train supérieur de moins de 20 mn					
	Temps train supérieur de plus de 20 mn					
	Temps train supérieur d'une heure et plus					

II - Antennes de Bordeaux - Nantes

de \ à	Nantes	La Rochelle	Bordeaux	Toulouse	Hendaye	
Quimper	02:41	04:31	06:45	09:17	09:26	train
	02:32	04:05	05:37	07:36	07:31	route
Lorient	02:01	03:51	06:05	08:37	08:46	train
	01:57	03:30	05:02	07:01	06:56	route
Rennes	01:14	03:18	05:32	08:13	08:16	train
	01:18	02:57	04:30	06:29	06:24	route
Nantes		01:47	04:01	05:49	06:42	train
		01:49	03:21	05:25	05:19	route
La Rochelle			02:12	05:00	04:53	train
			01:58	04:01	03:55	route

Pour rendre le rail compétitif, il faudrait donc un temps de parcours Nantes – Bordeaux compris entre 3 heures et 3 heures 30 et de préférence plus proche de 3 heures, ce qui aura aussi un impact sur les trajets intermédiaires ou extérieurs. Pour ces derniers, il faudrait aussi diminuer les temps de stationnement en gare de Bordeaux et Nantes, ou l'on doit actuellement changer de locomotive. Cette dernière observation milite pour une électrification de Bordeaux – la Roche-sur-Yon (300 km), ou à défaut pour l'utilisation d'un matériel bi-bi (bimode et bicourant) car les électrifications au nord de Nantes sont en courant alternatif, alors que celles au sud de Bordeaux sont en courant continu. **On considère en effet qu'il ne serait pas de bonne politique d'abandonner les trains passe-Bordeaux ou passe-Nantes, même si ce trafic ne représente qu'une part minoritaire du trafic de la ligne.**

L'objectif de 3 h 00 permettrait aussi de rendre la ligne compétitive vis à vis d'un détour par St-Pierre-des-Corps lorsque la LGV SEA sera en service. Le risque est en effet grand que la SNCF, suivant sa mauvaise habitude offre des TGV via St-Pierre-des-Corps pour Nantes – Bordeaux et ainsi provoque une baisse du trafic qui pourrait provoquer l'abandon par l'Etat des TET, laissant l'exploitation de la ligne aux seuls TER.

⁵ Temps donnés par le site ViaMichelin auxquels il faudrait normalement rajouter 10 min de pose toutes les deux heures pour respecter les consignes de prudences conseillées et souvent des temps supplémentaires "trafic"

La ligne est lente car, outre qu'elle n'a pas le tracé le plus direct possible, elle comporte de nombreux secteurs présentant des rayons de courbes faibles. La répartition des vitesses limites actuelles est la suivante :

- 41,3 % du trajet est autorisé à une vitesse inférieure ou égale à 110 km/h,
- 30,6 % à 120 et 130 km/h,
- 28,1 % \geq à 140, dont 2,9 % à 160, mais non exploitable par les TET.

La plupart de ces limites sont dues au tracé de la ligne avec de nombreuses courbes de faibles rayons. C'est dire que pour obtenir des gains de temps significatifs, il faudrait des travaux de rectifications de tracés très importants, même si certains secteurs à 140 peuvent migrer à 150 ou 160, sans beaucoup de frais, en particulier entre Nantes et La Roche-sur-Yon.

Une étude précise de l'A.P.N.B, courbe par courbe a montré que des marges existent pour augmenter les vitesses sans modification du tracé, pourvu que la signalisation et l'armement de la voie le permette. Voici ce que cela donnerait après travaux :

Vitesse	≤ 100	110/115	120/125	130/135	140/145	150/155	160
Avant	7 %	34 %	18 %	13 %	25 %	0 %	3 %
Après	3 %	24 %	17 %	10 %	3 %	2 %	42 %
Pendulaire	3 %	1 %	5 %	23 %	19 %	3 %	49 %

On constate une nette progression vers le 160 et une baisse notable de la part des VL inférieures ou égale à 110 km/h (de 41 à 27 %). L'efficacité de ces travaux serait améliorée par l'utilisation d'un matériel pendulaire. Ce matériel permet en effet un gain de 15 % sur les vitesses autorisées ce qui apparaît très bien sur le tableau avec plus que 8 % du trajet à une vitesse inférieure à 130 km/h. Le coût de retouches de tracés pour obtenir le même résultat serait sans commune mesure par rapport au surcoût d'un matériel pendulaire, car de toute façon, pendulaire ou pas, il faudra remplacer le matériel actuel et faire des travaux de voie et de signalisation indispensable au maintien en état de la ligne.

D'après les estimations de l'APNB, cette évolution des vitesses limites permettrait un temps de parcours de 3 h 38 pour un train classique tracté, 3 h 30 pour un automoteur performant et 3 h 15 pour le même automoteur mais en version pendulaire. L'objectif de 3 heures ne pourrait être atteint ou approché qu'en construisant un shunt d'environ 25 km de Luçon à Marans (évitant le long détour par Le Poiré et Veluire), ou en libérant des zones à 200/220 km/h ce qui risque de coûter aussi cher en suppression de passage à niveau.

Faut-il électrifier la ligne entre La Roche-sur-Yon et Bordeaux ?

Il est certain que l'électrification complète de la ligne serait une très bonne chose, toutefois l'amélioration de l'infrastructure en termes de voie et de signalisation semble plus urgente. L'idéal serait de faire l'ensemble, mais si un choix doit être fait par manque de finance, l'amélioration de la voie et de la signalisation pour permettre des gains de temps et de capacité, doit passer avant.

Quel service ?

Comme on l'a vu plus haut, gain de temps et fréquence sont susceptible d'augmenter la part du rail sur cet axe. L'augmentation des fréquences devrait permettre aussi de remplacer les trains lourds par des rames automotrices plus légères et plus performantes et de préférence pendulaires.

Pour Nantes – Bordeaux, 6 allers-retours quotidiens cadencés à 2 h en matinée et 2 h en soirée ne semblent pas une aberration. En attendant une hypothétique électrification les rames automotrices devraient être bimodes et réversibles ce qui permettrait aussi d'avoir des compositions variables et de constituer des trains à tranche. On peut en effet envisager qu'un train Bordeaux Nantes comportent une tranche "Quimper" et une tranche Rennes, lesquelles

pourraient se séparer à Redon. Un Nantes Bordeaux pourrait avoir deux tranches, une pour Irun, une pour Tarbes, se séparant à Dax, comme pour les TGV.

En résumé les évolutions pour les TET pourraient être les suivantes :

- 6 AR journaliers sur la partie centrale en 3 h15 (pendulaire) ou 3h30,
- maintien de nombreuses correspondances sur la transversale Sud (homogène avec les propositions que nous faisons par ailleurs pour cette ligne),
- maintien d'au moins un train sur Toulouse et deux sur Rennes,
- prolongation à Brest du train « Quimper »,
- prolongation d'un des trains vers Irun / Hendaye (et où) Tarbes,
- remise en place d'un train de nuit Nice <=> Nantes certains jours (et surtout l'été).

En ce qui concerne les TER, maintien d'au moins trois TER interrégionaux entre La Rochelle et Bordeaux et entre La Rochelle et Nantes (malgré l'augmentation du nombre de TET) avec remise en service des gares de Marans et Velluire/Fontenay-le-Comte et peut-être Nalliers et le Champs-St-Père.

Annexe : état actuel de la ligne et travaux immédiats nécessaires

Train pendulaire ou pas, une rénovation de l'infrastructure, voies et signalisation est indispensable pour assurer la pérennité de la ligne.

- NANTES - LA ROCHE-S-YON, des travaux de voies sont prévus jusqu'en 2016. Apparemment il n'est pas prévu de relever la vitesse autorisée à 160 km/h, ce qui est très regrettable alors que le tracé le permet sur la majorité du parcours.
- LA ROCHE-S-YON - LA ROCHELLE indispensable renouvellement des voies (RVB) et modernisation de la signalisation qui ne permet qu'un train par heure (actuellement BMNB - Bloc Manuel Nantes-Bordeaux - ce BM est spécifique à la ligne). L'association n'est pas favorable à la mise à voie unique préconisée par certains, car elle compliquerait l'exploitation pour un gain minime sur le total des investissements nécessaires sur la ligne (moins de 10%)
- LA ROCHELLE - ROCHEFORT - RVB récent, BMNB (BAPR en projet)
- ROCHEFORT - SAINTES - voie renouvelée en 1985, BMNB (BAPR en projet)
- SAINTES – BEILLANT : modernisation de la voie récente; BAL
- BEILLANT - ST ANDRE DE CUBZAC - voie renouvelée en partie en 1985, mais des travaux de rénovation sont nécessaires - BAPR à compteur d'essieu jusqu'à St Mariens, puis BAPR à circuit de voie.
- ST ANDRE DE CUBZAC - BORDEAUX : voie de 1985 jusqu'à la bif d'Ambares ; BAL

A noter que les voies renouvelées en 1985 sont en barre longue, mais auraient besoin en cas d'augmentation de vitesse d'un reballastage et d'une amélioration des dévers. Il existe aussi entre Saintes et Bordeaux un secteur de 11 km limité à 160 km/h qui aurait besoin d'un remplacement de traverses et reballastage.
