



---

## Du TGV Sud-Est au TGV Méditerranée : le meilleur du TGV au meilleur prix

---

*Hellemmes, 22 mars 2001*

### SOMMAIRE

- Du TGV Sud-Est au TGV Méditerranée ...
- TGV Méditerranée : une révolution pour les clients
- TGV Méditerranée, fleuron de la marque TGV
- Le meilleur du TGV au meilleur prix
- Tous les prix, les horaires, les fréquences
- ♦ Les horaires au 10 juin 2001
- ♦ 12 ans d'histoire
- ♦ Evolution des temps de parcours, entre Paris, Lyon et Marseille
- ♦ La ligne nouvelle ... en quelques chiffres
- ♦ Le parc TGV Méditerranée
- ♦ *Carte du parcours, cartes des dessertes du TGV Méditerranée*

#### **Contact presse**

Direction de la communication

Philippe Mirville ☎ 01 53 25 63 29

Direction Grandes Lignes

Michel Pronost ☎ 01 53 25 73 88

Direction du Matériel

Catherine Debrabant ☎ 01 53 33 15 40

**TGV** , prenez le temps d'aller vite



---

## Du TGV Sud-Est au TGV Méditerranée : le meilleur du TGV au meilleur prix

---

*Hellemmes, 22 mars 2001*

### *Du TGV Sud-Est au TGV Méditerranée ...*

Le jeudi 22 mars 2001, aux ateliers d'Hellemmes (à proximité de Lille), Guillaume Pepy, Directeur Général Délégué Clientèles de la SNCF, présente les dessertes, les tarifs et les services du TGV Méditerranée, et Roland Bonnepart, Directeur du Matériel et de la Traction présente les nouveaux TGV rénovés pour la desserte de la ligne TGV Méditerranée.

Avec la mise en service de la ligne nouvelle Méditerranée entre Valence, Marseille et Nîmes, le dimanche 10 juin 2001, la SNCF propose à ses clients la grande vitesse, mais aussi ce qu'il y a de mieux en matière de performance, de confort, de services et de prix. Plus de 6 millions de voyageurs supplémentaires sont attendus sur cet axe, en 3 ans.

A titre d'exemple, pour les 17 TGV à départ cadencé entre Paris et Marseille, les 11 TGV entre Paris et Montpellier et les 11 relations entre Lille, Marseille et Montpellier, les prix actuels sont majorés d'un forfait unique de 20 F, 30 F ou 40 F (majoration de prix en 2<sup>e</sup> classe période normale, 2<sup>e</sup> classe période de pointe, 1<sup>ère</sup> classe). Le TGV Méditerranée apporte un gain de temps d'une heure et plus pour 140 destinations. Trois gares nouvelles sont mises en service : Valence TGV, Avignon TGV et Aix en Provence TGV qui, par un accès simple et direct au réseau TGV vont permettre de servir de nouveaux clients. La desserte du TGV Méditerranée est assurée par des rames TGV Duplex, TGV Réseau et TGV Sud-Est rénovées qui auront en commun un niveau de confort élevé, une livrée bleu argent et une vitesse commerciale de 300 Km/h.

Pour le TGV Méditerranée, le 10 juin 2001 n'est qu'une première étape. Symbole de modernisme du TGV, dont il est le fleuron de la marque, il entre en service 20 ans après la première relation TGV à grande vitesse entre Paris et Lyon, à 260 Km/h, en 1981. Aujourd'hui, la SNCF tourne une page de l'histoire de la grande vitesse, en marquant solennellement l'entrée en atelier à Hellemmes de la dernière rame TGV Sud-Est orange, qui ressortira, dans quelques semaines, comme 45 autres qui l'ont précédée, rénovée pour la desserte du TGV Méditerranée.

Du TGV Sud-Est de 1981 au TGV Méditerranée de 2001, la SNCF poursuit le développement de son offre à grande vitesse à 300 Km/h en leur offrant, à partir du dimanche 10 juin 2001, un nouveau produit pour lequel l'entreprise toute entière se mobilise. Cette continuité de l'offre TGV depuis 20 ans, rappelle que la SNCF a transporté depuis lors plus de 750 millions de clients à grande vitesse.

*TGV* , prenez le temps d'aller vite



---

## Du TGV Sud-Est au TGV Méditerranée : le meilleur du TGV au meilleur prix

---

Hellemmes, 22 mars 2001

### *TGV Méditerranée : une révolution pour les clients*

*Le dimanche 10 juin 2001, le TGV Méditerranée sera mis en service*

*« Beaucoup plus que le prolongement d'une ligne nouvelle à grande vitesse, le TGV Méditerranée représente un vrai lancement de produit pour lequel l'entreprise toute entière se mobilise : il s'agit de la création complète d'une nouvelle desserte sur 140 destinations » rappelle Mireille FAUGERE, Directrice Adjointe Grandes Lignes.*

Le périmètre du TGV Méditerranée concerne tous les déplacements entre le Sud et les grandes agglomérations françaises et européennes, entre le Sud et les liaisons Rhône-Alpes et Bourgogne et entre le Sud et l'Est de la France.

L'offre TGV entraîne une rénovation des TER des Régions concernées, ainsi qu'une refonte de l'ensemble des offres en train classique de jour et de nuit vers la Méditerranée.

Pas moins de 10 000 trains fret et voyageurs sont concernés par cette mise en place, et voient leur horaire modifié.

C'est une rupture totale entre l'offre d'aujourd'hui et celle qui sera mise en service le 10 juin 2001.

#### **Sur un marché en pleine croissance, la SNCF affiche des objectifs ambitieux :**

- **Développer le trafic ferroviaire** : plus de 6 millions de voyageurs supplémentaires sont attendus d'ici 2003 sur l'ensemble du périmètre géographique de l'offre nouvelle (1,5 million en 2001 ; 3 millions en 2002 et à nouveau 1,5 million en 2003).
- **Développer le chiffre d'affaires** : en 2001, le TGV Méditerranée devrait représenter 1/3 de la croissance du chiffre d'affaires de Grandes Lignes soit 500 millions de F.
- **Gagner des parts de marché sur nos concurrents** (inverser les parts de marché, par exemple sur Marseille).
- **Conquérir une nouvelle clientèle et les fidéliser** (plus d'un tiers de la croissance attendue).
- **Améliorer la qualité de notre chaîne de services en gare et dans les trains.**

*TGV , prenez le temps d'aller vite*

Pour atteindre ses objectifs, le TGV Méditerranée dispose d'atouts spécifiques :

- Le cadencement Paris/Marseille à l'heure et à la demi-heure en période de pointe et l'offre rythmée Paris-Montpellier ainsi que Lyon/Marseille.
- Un gain d'une heure et plus sur 140 destinations : le TGV joue à plein l'effet réseau et notamment l'effet réseau à grande vitesse.
- Une forte augmentation des fréquences : + 6 sur Paris-Marseille, + 3 sur Paris-Montpellier, et + 5 sur Lyon et Marseille, par exemple.
- L'amplitude horaire élargie, avec des aller/retour possibles dans la journée sur Paris/Marseille et Paris/Montpellier, ainsi qu'une arrivée à Paris pour 9h en venant de Marseille et de Montpellier et des aller/retour dans la demi-journée sur Lyon/Marseille et Lyon/Montpellier.
- Une forte articulation TGV/TER : les offres TER sont désormais connues pour les Régions Languedoc-Roussillon et PACA et le seront fin mars pour Rhône-Alpes. Les autorités organisatrices franchissent ainsi une nouvelle étape dans le développement du TER.
- L'intermodalité a également été fortement améliorée, avec un soin tout particulier apporté aux navettes entre les 3 nouvelles gares TGV et les centres villes.

*« Le 10 Juin 2001 n'est qu'une première étape ! 34 rames TGV Duplex nouvelles vont nous être livrées entre décembre 2001 et janvier 2004 ; ce doublement de notre parc duplex va autoriser de nouvelles fréquences », ajoute Guillaume PEPY, Directeur Général Délégué Clientèles.*

A ces offres, s'ajoute un engagement majeur de l'entreprise, la ponctualité : **90 % des TGV Méditerranée doivent arriver à l'heure** (dans un délai de 10 minutes).

En dévoilant aujourd'hui le meilleur de ses tarifs, associés au meilleur de l'offre TGV, la SNCF signe son dernier engagement vers le succès pour que le TGV Méditerranée devienne le train préféré des français ...

**Ouverture à la vente, le 10 avril 2001**

*TGV* , prenez le temps d'aller vite



---

## Du TGV Sud-Est au TGV Méditerranée : le meilleur du TGV au meilleur prix

---

Hellemmes, 22 mars 2001

### *TGV Méditerranée, fleuron de la marque TGV*

*La marque TGV est une promesse à nos clients, celle du meilleur service TGV et d'une marque qui s'engage. Le TGV Méditerranée en est l'illustration. Vitesse, innovation, maîtrise sont associées à la considération du client, à la simplification du voyage et au temps gagné pour soi.*

#### Le matériel : tout neuf ou rénové

Les différentes rames auront en commun leur niveau de confort élevé. Toutes les rames Sud-Est ont été rénovées à cette occasion. Elles arborent la livrée bleu et argent, et leur vitesse commerciale est portée à 300 km/h. Entre décembre 2001 et janvier 2004, 34 rames Duplex viendront enrichir le parc, permettant des évolutions de dessertes.

#### Les gares : toutes neuves ou rénovées

Les gares du TGV Méditerranée allient confort, fluidité et sûreté tout en favorisant les échanges avec les autres modes de transport.

- 3 gares nouvelles, construites sur le tracé de la ligne nouvelle, permettent de bénéficier au maximum des gains de temps de parcours en offrant un accès simple et direct au TGV :

- Aix en Provence TGV, complémentaire de la gare de Marseille St-Charles, permet de desservir de nouveaux clients ou de nouvelles zones : Aix-en-Provence et l'Etang de Berre.
- Avignon TGV, proche du centre ville, et dont la zone d'attraction dépasse les limites du Grand Avignon.
- Valence TGV, à la fois gare TGV et gare TER, qui dessert la Vallée du Rhône, l'Ardèche, la Drôme et le sillon alpin.

- 6 gares rénovées : Paris Gare de Lyon, Montpellier, Nîmes, Lyon-Part-Dieu, Marseille St-Charles, Valence-ville. Elles bénéficient de rénovation et d'aménagements, facilitant ainsi les déplacements des voyageurs, augmentant le confort de leur séjour en gare et améliorant les accès en voiture, taxi, bus et autocar.

*TGV , prenez le temps d'aller vite*

## Les services « de qualité » :

Dès le lancement du TGV Méditerranée la SNCF propose à ses clients bien plus qu'une nouvelle offre : **un service TGV au meilleur de sa forme** dans toutes ses composantes.

### ♦ *Achat et échange du billet plus faciles*

La mise en œuvre du TGV Méditerranée s'accompagne d'une amélioration des moyens de distribution afin d'être plus proche des clients et de faciliter l'acquisition des titres de transport :

- mise en place **d'espaces nouveaux de vente** sur les principales gares du parcours
- renforcement du parc d'**automates** en gare
- mise en place progressive de nouvelles **bornes d'embarquement rapide** dans les principales gares , d'ici la fin 2001. La nouvelle offre induira des modifications des comportements d'échange. Pour répondre à cette demande et faciliter les échanges de dernière minute, les bornes d'échange placées à proximité immédiate des quais présentent de réels avantages : rapidité, souplesse, simplicité
- **de nouvelles boutiques en centre-ville ou en centre commercial** sont installées sur les régions de **Lyon, Marseille, Montpellier, Paris Sud-Est.**

### • *Services en gare de qualité*

Le fonctionnement des gares a été repensé pour mieux accueillir et prendre en charge nos clients tout en assurant un train propre et bien orienté dont le départ est donné à l'heure. Des opérations d'accueil-filtrage ponctuels permettront aussi de lutter contre la fraude tout en favorisant la tranquillité à bord.

### • *Les nouveaux services*

- réservation dans le sens de la marche sur certaines rames et certaines relations (une première en France)
- Train + vélo sur certaines rames, accessible en réservation
- Train + taxi, à l'automne 2001, à Paris Gare de Lyon, Marseille, Lyon Part Dieu et Montpellier
- prises de courant à la place en 1<sup>ère</sup> classe sur certaines rames
- service « *TGV Méditerranée en ligne* », accessible par Internet sur [tgv.com](http://tgv.com), pour témoigner de votre expérience de voyage et faire vos suggestions d'amélioration.

**Élément essentiel de la marque TGV, l'excellence du rapport Qualité/Prix trouve dans l'offre tarifaire du TGV Méditerranée sa parfaite illustration ...**

*TGV* , prenez le temps d'aller vite



---

## Du TGV Sud-Est au TGV Méditerranée : le meilleur du TGV au meilleur prix

---

*Hellemmes, 22 mars 2001*

### *Le meilleur du TGV au meilleur prix*

*Proposer aux clients la grande vitesse, c'est vouloir ce qu'il y a de mieux en matière de performances, de confort, de fréquences, de services mais aussi et surtout en matière de prix.*

La SNCF a choisi de poursuivre sa politique de volume avec « un train plus simple et moins cher ». Les prix applicables sur le TGV Méditerranée s'inscrivent donc dans cette politique pour poursuivre l'effort de simplification des prix et rendre le TGV accessible à tous.

En proposant des augmentations de tarifs sur tous les parcours, **inférieures ou égales à 40 F**, elle affirme sa volonté de faire du TGV Méditerranée **un TGV accessible à tous ...**

Les prix du TGV Méditerranée sont simples et sages, ce sont les prix d'aujourd'hui majorés de manière générale d'un forfait unique de 20 F, 30 F ou 40 F selon le cas.

*TGV* , prenez le temps d'aller vite

*La règle tarifaire est donc la suivante :*

## **NORD - MIDI**

**Le meilleur de l'offre TGV du Nord au Midi est accessible pour 20, 30, 40 F \* de plus**

Origine	Destinations	
Lille Paris	Marseille Montpellier Nîmes Avignon TGV Aix-en-ProvenceTGV Toulon Nice Perpignan	* majoration de prix en 2°classe période normale, 2°classe période de pointe, 1 <sup>ère</sup> classe  Bien sûr, les réductions s'appliquent à cette majoration : ainsi, un tarif 50 % 2 <sup>ème</sup> classe en pointe ne coûtera que 15 F de plus !

## **NORD - VALENCE CENTRE, VALENCE TGV, AVIGNON CENTRE**

**Pour Valence centre, Valence TGV et Avignon centre, voir la description de l'offre par relation.**

## **LYON MEDITERRANEE**

**Le meilleur de l'offre TGV de Lyon à la Méditerranée est accessible pour 0, 20, 20 F \* de plus**

Origine	Destinations	
Lyon	Marseille Montpellier	* majoration de prix en 2°classe période normale, 2°classe période de pointe, 1 <sup>ère</sup> classe

## **AUTRES RELATIONS**

***Sur les autres relations, voir la description de l'offre par relations.***

***Les prix du TGV Méditerranée ont été fixés pour tenir compte d'une part du gain de temps créé par la ligne nouvelle à grande vitesse, et d'autre part, du nouveau confort à bord (toutes les rames sont neuves ou rénovées).***

***TGV , prenez le temps d'aller vite***

## Du TGV Sud-Est au TGV Méditerranée : le meilleur du TGV au meilleur prix

*Hellemmes, 22 mars 2001*

### *Tous les prix, les horaires, les fréquences*

#### A) LES RELATIONS PARIS - MIDI

(Marseille, Montpellier, Aix, Nîmes, Toulon)

*Le match TGV/avion n'aura qu'un seul vainqueur, le client.*

PARIS > MARSEILLE	10 juin 2001	Janvier 2001
Nombre de fréquences	17	11
Meilleur temps de parcours	3h00	4h20
Temps moyen	3h09	4h29
1 <sup>er</sup> départ	6h20	6h54
1 <sup>ère</sup> arrivée	9h36	11h31
Dernier départ	20h20	18h42
Dernière arrivée	23h34	23h13
Prix 2° normale	406 F	386 F
Prix 2° pointe	496 F	466 F
Prix 1°	677 F	637F

MARSEILLE > PARIS	10 juin 2001	Janvier 2001
Nombre de fréquences	17	11
Meilleur temps de parcours	3h00	4h23
Temps moyen	3h09	4h31
1 <sup>er</sup> départ	5h29	6h12
1 <sup>ère</sup> arrivée	8h45	10h40
Dernier départ	20h29	18h46
Dernière arrivée	23h43	23h24
Prix 2° normale	406 F	386 F
Prix 2° pointe	496 F	466 F
Prix 1°	677 F	637F

PARIS > MONTPELLIER	10 juin 2001	Janvier 2001
Nombre de fréquences	11	8
Meilleur temps de parcours	3h15	4h17
Temps moyen	3h24	4h24
1 <sup>er</sup> départ	6h24	8h18
1 <sup>ère</sup> arrivée	9h51	12h39
Dernier départ	20h24	18h42
Dernière arrivée	23h53	23h12
Prix 2° normale	406 F	386 F
Prix 2° pointe	496 F	466 F
Prix 1°	677 F	637F

MONTPELLIER > PARIS	10 juin 2001	Janvier 2001
Nombre de fréquences	11	8
Meilleur temps de parcours	3h15	4h18
Temps moyen	3h25	4h29
1 <sup>er</sup> départ	5h38	7h33
1 <sup>ère</sup> arrivée	9h05	11h51
Dernier départ	19h36	18h42
Dernière arrivée	23h05	23h24
Prix 2° normale	406 F	386 F
Prix 2° pointe	496 F	466 F
Prix 1°	677 F	637F

*TGV , prenez le temps d'aller vite*

### Nouvelle destination

PARIS > AIX EN PROVENCE TGV	10 juin 2001
Nombre de fréquences	7
Meilleur temps de parcours	2h54
Temps moyen	3h01
1 <sup>er</sup> départ	6h20
1 <sup>ère</sup> arrivée	9h20
Dernier départ	19h20
Dernière arrivée	22h20
Prix 2° normale	406 F
Prix 2° pointe	496 F
Prix 1°	677 F

### Nouvelle destination

AIX EN PROVENCE TGV > PARIS	10 juin 2001
Nombre de fréquences	7
Meilleur temps de parcours	2h56
Temps moyen	2h59
1 <sup>er</sup> départ	5h44
1 <sup>ère</sup> arrivée	8h45
Dernier départ	20h12
Dernière arrivée	23h11
Prix 2° normale	406 F
Prix 2° pointe	496 F
Prix 1°	677 F

PARIS > NIMES	10 juin 2001	Janvier 2001
Nombre de fréquences	10	7
Meilleur temps de parcours	2h51	3h51
Temps moyen	2h58	3h58
1 <sup>er</sup> départ	6h24	8h18
1 <sup>ère</sup> arrivée	9h23	12h09
Dernier départ	20h24	18h42
Dernière arrivée	23h24	22h43
Prix 2° normale	401 F	381 F
Prix 2° pointe	488 F	458 F
Prix 1°	657 F	617 F

NIMES > PARIS	10 juin 2001	Janvier 2001
Nombre de fréquences	9	7
Meilleur temps de parcours	3h00	3h49
Temps moyen	3h00	4h03
1 <sup>er</sup> départ	6h06	8h02
1 <sup>ère</sup> arrivée	9h05	11h51
Dernier départ	20h05	19h11
Dernière arrivée	23h05	23h24
Prix 2° normale	401 F	381 F
Prix 2° pointe	488 F	458 F
Prix 1°	657 F	617 F

PARIS > TOULON	10 juin 2001	Janvier 2001
Nombre de fréquences	8	5
Meilleur temps de parcours	3h51	5h11
Temps moyen	3h55	5h16
1 <sup>er</sup> départ	7h54	6h54
1 <sup>ère</sup> arrivée	12h06	12h21
Dernier départ	20h20	17h42
Dernière arrivée	0h26	22h53
Prix 2° normale	435 F	415 F
Prix 2° pointe	523 F	493 F
Prix 1°	699 F	659 F

TOULON > PARIS	10 juin 2001	Janvier 2001
Nombre de fréquences	7	5
Meilleur temps de parcours	3h47	5h14
Temps moyen	3h58	5h21
1 <sup>er</sup> départ	5h40	8h02
1 <sup>ère</sup> arrivée	9h41	13h30
Dernier départ	18h40	16h57
Dernière arrivée	22h41	22h22
Prix 2° normale	435 F	415 F
Prix 2° pointe	523 F	493 F
Prix 1°	699 F	659 F

### Les nouveautés clients :

- ◆ Souplesse : une desserte cadencée à l'heure et à la ½ heure en pointe sur Marseille Paris/Marseille est cadencé à H+20' et H+50' en pointe, Marseille/Paris à H+29' et H+59' Une desserte rythmée avec 1 TGV à l'heure sur Montpellier
- ◆ Rapidité : gain de temps d'une heure et plus selon les cas
- ◆ Fréquences TGV augmentées
- ◆ Amplitude horaire élargie : aller-retour sur la journée possible, arrivée sur Marseille et Montpellier avant 10h, arrivée à Paris avant 9h.

### Les prix :

Les prix sont les mêmes pour les relations Paris / Marseille-St-Charles, Paris / Aix-en-Provence TGV et Paris / Montpellier (et même moins chers encore sur Paris / Nîmes).

**TGV** , prenez le temps d'aller vite

## B) LES RELATIONS PARIS - COTE D'AZUR ET PARIS - OUEST LANGUEDOC ROUSSILLON (Nice, Béziers, Perpignan)

*Le TGV réalise un beau saut d'offre.*

PARIS > NICE	10 juin 2001	Janvier 2001	NICE > PARIS	10 juin 2001	Janvier 2001
Nombre de fréquences (juin)	6	2	Nombre de fréquences(juin)	6	2
Meilleur temps de parcours	5h33	6h32	Meilleur temps de parcours	5h30	6h39
Temps moyen	5h36	6h37	Temps moyen	5h36	6h40
1 <sup>er</sup> départ	7h54	11h12	1 <sup>er</sup> départ	7h15	9h45
1 <sup>ère</sup> arrivée	13h57	17h43	1 <sup>ère</sup> arrivée	12h51	16h25
Dernier départ	16h53	13h49	Dernier départ	17h35	12h46
Dernière arrivée	22h32	20h31	Dernière arrivée	23h11	19h22
Prix 2° normale	484 F	464 F	Prix 2° normale	484 F	464 F
Prix 2° pointe	586 F	556 F	Prix 2° pointe	586 F	556 F
Prix 1°	779 F	739 F	Prix 1°	779 F	739 F

Parce que le TGV doit être simple, ce prix est un prix de zone qui s'applique des Arcs à Vintimille.

PARIS > BEZIERS	10 juin 2001	Janvier 2001	BEZIERS > PARIS	10 juin 2001	Janvier 2001
Nombre de fréquences	3	2 (été)	Nombre de fréquences	3	2 (été)
Meilleur temps de parcours	4h00	5h17	Meilleur temps de parcours	4h03	5h09
Temps moyen	4h06	5h17	Temps moyen	4h10	5h09
1 <sup>er</sup> départ	8h24	10h29 (été)	1 <sup>er</sup> départ	7h52	7h47
1 <sup>ère</sup> arrivée	12h21	15h33 (été)	1 <sup>ère</sup> arrivée	12h01	12h58
Dernier départ	18h24	15h18	Dernier départ	15h55	17h59 (été)
Dernière arrivée	22h27	20h37	Dernière arrivée	20h05	23h24 (été)
Prix 2° normale	436 F	416 F	Prix 2° normale	436 F	416 F
Prix 2° pointe	522 F	492 F	Prix 2° pointe	522 F	492 F
Prix 1°	706 F	666 F	Prix 1°	706 F	666 F

PARIS > PERPIGNAN	10 juin 2001	Janvier 2001	PERPIGNAN > PARIS	10 juin 2001	Janvier 2001
Nombre de fréquences	3	2 (été)	Nombre de fréquences	3	2 (été)
Meilleur temps de parcours	4h45	6h07	Meilleur temps de parcours	4h56	6h03
Temps moyen	4h53	6h07	Temps moyen	5h02	6h03
1 <sup>er</sup> départ	8h24	10h29 (été)	1 <sup>er</sup> départ	6h58	6h56
1 <sup>ère</sup> arrivée	13h09	16h20 (été)	1 <sup>ère</sup> arrivée	12h01	12h58
Dernier départ	18h24	15h18	Dernier départ	15h06	17h12 (été)
Dernière arrivée	23h21	21h25	Dernière arrivée	20h05	23h24 (été)
Prix 2° normale	467 F	447 F	Prix 2° normale	467 F	447 F
Prix 2° pointe	551 F	521 F	Prix 2° pointe	551 F	521 F
Prix 1°	750 F	710 F	Prix 1°	750 F	710 F

### Les nouveautés clients :

- ◆ Rapidité : gain de temps d'1 heure
- ◆ Fréquences TGV augmentées
- ◆ Amplitude horaire élargie

La nouvelle offre sur ces marchés est performante : plus de fréquences, gain de temps d'une heure, forte extension de la plage horaire « utile » pour le client à destination avec un matériel plus confortable et une hausse de prix très modérée.

**TGV** , prenez le temps d'aller vite

## C) LES RELATIONS PARIS - VALENCE ET AVIGNON

### *Une desserte très riche et efficace.*

La desserte TGV en provenance et à destination de Paris se complète entre 2 gares :

- Valence TGV et Valence ville
- Avignon TGV et Avignon centre

Pour desservir les villes de la Vallée du Rhône (Valence ville, Montélimar, Orange, Avignon centre, Arles, Miramas), 4 TGV dans les 2 sens empruntent la ligne classique « P.L.M. ».

#### Les nouveautés clients :

- ◆ Rapidité : gain de temps d'1 heure
- ◆ Fréquences TGV augmentées
- ◆ Amplitude horaire élargie
- ◆ Choix des gares : Valence TGV et Avignon TGV bénéficient des gains de temps de parcours et d'un service de navette routière mis en place entre les gares du centre-ville et les gares nouvelles

PARIS > VALENCE	Valence TGV 10-06-2001	Valence ville 10-06-2001	Janvier 2001	VALENCE > PARIS	Valence TGV 10-06-2001	Valence ville 10-06-2001	Janvier 2001
Nombre de fréquences	9	4	10	Nombre de fréquences	9	4	9
Meilleur temps de parcours	2h11	2h17	2h27	Meilleur temps de parcours	2h12	2h18	2h28
Temps moyen	2h11	2h25	2h30	Temps moyen	2h12	2h23	2h31
1 <sup>er</sup> départ	6h24	6h54	6h54	1 <sup>er</sup> départ	6h54	6h16	6h29
1 <sup>ère</sup> arrivée	8h34	9h18	9h29	1 <sup>ère</sup> arrivée	9h05	8h41	8h58
Dernier départ	20h24	19h54	19h54	Dernier départ	20h53	18h57	20h45
Dernière arrivée	22h36	22h19	22h30	Dernière arrivée	23h05	21h15	23h24
Prix 2° normale	360 F	360 F	350 F	Prix 2° normale	360 F	360 F	350 F
Prix 2° pointe	457 F	457 F	437 F	Prix 2° pointe	457 F	457 F	437 F
Prix 1°	620 F	620 F	590 F	Prix 1°	620 F	620 F	590 F

L'offre à Valence est améliorée le 10 juin 2001 : la desserte est enrichie en fréquences et les temps de parcours réduits pour les 2 gares, mais moins sensiblement que sur d'autres marchés. Le confort est amélioré (matériel entièrement rénové), la gare de Valence ville est rénovée et la majeure partie de la desserte s'effectue dans une nouvelle gare. L'augmentation des prix est donc réduite : + 10 F, + 20 F ou + 30 F.

**TGV** , prenez le temps d'aller vite

<b>PARIS &gt; AVIGNON</b>	<b>Avignon TGV 10-06-2001</b>	<b>Avignon centre 10-06-2001</b>	<b>Janvier 2001</b>	<b>AVIGNON &gt; PARIS</b>	<b>Avignon TGV 10-06-2001</b>	<b>Avignon centre 10-06-2001</b>	<b>Janvier 2001</b>
Nombre de fréquences	12	4	10	Nombre de fréquences	13	4	10
Meilleur temps de parcours	2h38	3h25	3h22	Meilleur temps de parcours	2h38	3h26	3h25
Temps moyen	2h38	3h30	3h30	Temps moyen	2h39	3h28	3h31
1 <sup>er</sup> départ	6h20	6h54	6h54	1 <sup>er</sup> départ	6h07	5h14	5h29
1 <sup>ère</sup> arrivée	8h57	10h19	10h29	1 <sup>ère</sup> arrivée	8h45	8h41	8h58
Dernier départ	20h20	19h54	19h54	Dernier départ	21h01	17h49	19h49
Dernière arrivée	23h00	23h25	23h31	Dernière arrivée	23h43	21h15	23h24
Prix 2° normale	397 F	387 F	377 F	Prix 2° normale	397 F	387 F	377 F
Prix 2° pointe	485 F	475 F	455 F	Prix 2° pointe	485 F	475 F	455 F
Prix 1°	652 F	642 F	612 F	Prix 1°	652 F	642 F	612 F

Comme pour Valence, l'offre TGV Méditerranée est améliorée le 10 juin 2001 : les fréquences sont augmentées, le confort du matériel est amélioré et la desserte se fait majoritairement dans une nouvelle gare, plus accessible, plus simple et plus pratique.

La desserte d'Avignon ville n'emprunte pas la ligne nouvelle, mais la ligne classique à partir de Valence, le temps de parcours est donc peu inchangé. Le confort est amélioré (matériel entièrement renové) et la gare d'Avignon centre est renovée. L'augmentation des prix est donc, de même qu'à Valence ville, réduite à + 10 F, + 20 F et + 30 F à Avignon centre.

**TGV** , prenez le temps d'aller vite

## D) LES RELATIONS NORD / BRUXELLES - MIDI

(dont les gares Aéroport CDG TGV et Marne la Vallée Chessy)

### *Du Nord au Sud d'un seul trait.*

Le TGV Méditerranée va permettre de développer le trafic en provenance ou à destination des gares d'Ile de France et du Nord.

LILLE > MARSEILLE	10 juin 2001	Janvier 2001	MARSEILLE > LILLE	10 juin 2001	Janvier 2001
Nombre de fréquences	6	5	Nombre de fréquences	6	5
Meilleur temps de parcours	4h40	5h30	Meilleur temps de parcours	4h30	5h45
Temps moyen	4h46	5h50	Temps moyen	4h54	5h50
1 <sup>er</sup> départ	5h59	8h36	1 <sup>er</sup> départ	6h09	6h28
1 <sup>ère</sup> arrivée	10h50	15h01	1 <sup>ère</sup> arrivée	11h26	12h15
Dernier départ	16h10	16h10	Dernier départ	18h09	15h52
Dernière arrivée	20h53	21h56	Dernière arrivée	23h01	22h19
Prix 2 <sup>o</sup> normale	549 F	529 F	Prix 2 <sup>o</sup> normale	549 F	529 F
Prix 2 <sup>o</sup> pointe	628 F	598 F	Prix 2 <sup>o</sup> pointe	628 F	598 F
Prix 1 <sup>o</sup>	773 F	743 F	Prix 1 <sup>o</sup>	773 F	743 F

3 TGV par jour par sens sont origine ou destination Bruxelles.

Tous les TGV de Marseille s'arrêtent à la gare Aéroport Charles de Gaulle TGV.

Tous les TGV s'arrêtent à Marne la Vallée Chessy sauf un.

La desserte de la gare TGV Haute Picardie vers le Midi est améliorée.

LILLE > MONTPELLIER	10 juin 2001	Janvier 2001	MONTPELLIER > LILLE	10 juin 2001	Janvier 2001
Nombre de fréquences	5	4 (été)	Nombre de fréquences	4	4 (été)
Meilleur temps de parcours	4h50	5h50	Meilleur temps de parcours	4h45	5h50
Temps moyen	4h58	6h00	Temps moyen	5h00	6h00
1 <sup>er</sup> départ	6h00	5h54	1 <sup>er</sup> départ	7h20	6h27
1 <sup>ère</sup> arrivée	11h31	11h50	1 <sup>ère</sup> arrivée	12h15	12h15
Dernier départ	17h10	16h10	Dernier départ	18h25	17h24
Dernière arrivée	22h04	22h06	Dernière arrivée	23h56	23h20
Prix 2 <sup>o</sup> normale	549 F	529 F	Prix 2 <sup>o</sup> normale	549 F	529 F
Prix 2 <sup>o</sup> pointe	628 F	598 F	Prix 2 <sup>o</sup> pointe	628 F	598 F
Prix 1 <sup>o</sup>	773 F	743 F	Prix 1 <sup>o</sup>	773 F	743 F

### Les nouveautés clients :

- ◆ Rapidité : gain de temps d'une heure
- ◆ Fréquences TGV augmentées
- ◆ Amplitude horaire élargie

Ces relations connaissent une amélioration de l'offre par le gain de temps et l'élargissement de l'amplitude horaire qui justifient un écart de prix similaire à celui pratiqué sur les mêmes destinations au départ de Paris Gare de Lyon (+ 20 F, + 30 F, + 40 F).

Les prix Lille - Marseille et Lille - Montpellier sont identiques.

Les règles actuelles sont maintenues : les prix sont identiques au départ ou vers Marne la Vallée et Massy à ceux de ou vers Paris Gare de Lyon.

**TGV** , prenez le temps d'aller vite

## E) LES RELATIONS LYON - MIDI

### *Le TGV fréquence.*

Cette desserte doit permettre un développement du trafic sur les relations Lyon - Midi comparable à celui de la radiale.

L'offre sur ces relations devient une offre TGV pure.

LYON > MARSEILLE	10 juin 2001	Janvier 2001
Nombre de fréquences	15	10
Meilleur temps de parcours	1h37	2h40
Temps moyen	1h42	2h52
1 <sup>er</sup> départ	6h40	6h45
1 <sup>ère</sup> arrivée	8h25	9h25
Dernier départ	19h11	19h19
Dernière arrivée	20h53	21h56
Prix 2° normale	233 F	233 F
Prix 2° pointe	277 F	257 F
Prix 1°	364 F	344 F

MARSEILLE > LYON	10 juin 2001	Janvier 2001
Nombre de fréquences	15	10
Meilleur temps de parcours	1h35	2h40
Temps moyen	1h43	2h52
1 <sup>er</sup> départ	6h09	6h28
1 <sup>ère</sup> arrivée	7h50	9h06
Dernier départ	19h18	19h22
Dernière arrivée	20h58	22h11
Prix 2° normale	233 F	233 F
Prix 2° pointe	277 F	257 F
Prix 1°	364 F	344 F

LYON > MONTPELLIER	10 juin 2001	Janvier 2001
Nombre de fréquences	9	7
Meilleur temps de parcours	1h45	2h36
Temps moyen	1h47	2h50
1 <sup>er</sup> départ	7h10	7h34
1 <sup>ère</sup> arrivée	9h00	10h48
Dernier départ	20h15	19h19
Dernière arrivée	22h04	22h06
Prix 2° normale	222 F	222 F
Prix 2° pointe	266 F	246 F
Prix 1°	347 F	327 F

MONTPELLIER > LYON	10 juin 2001	Janvier 2001
Nombre de fréquences	9	7
Meilleur temps de parcours	1h40	2h35
Temps moyen	1h46	2h50
1 <sup>er</sup> départ	7h20	6h27
1 <sup>ère</sup> arrivée	9h10	9h06
Dernier départ	19h30	18h24
Dernière arrivée	21h21	21h37
Prix 2° normale	222 F	222 F
Prix 2° pointe	266 F	246 F
Prix 1°	347 F	327 F

*Tous les TGV Lyon - Montpellier desservent Nîmes*

### Les nouveautés clients :

- ◆ Rapidité : gain de temps d'1 heure
- ◆ Fréquences TGV augmentées
- ◆ Amplitude horaire élargie : aller - retour sur la ½ journée possible
- ◆ Pour les marchés Lyon - Midi, le saut d'offre est considérable : fréquences, temps de parcours, confort, gares rénovées ...

Cette offre sera également utilisée en correspondance par de nombreux clients, de l'Est notamment.

L'écart de prix en 2° classe sera de 0 F en seconde classe en période normale et limité à 20 F sur la période de pointe et en première classe.

**TGV** , prenez le temps d'aller vite

## F) LES RELATIONS DIJON - MIDI

*1h30 de gagnée.*

Le TGV Méditerranée va permettre à notre offre de devenir compétitive face à la route.

Offre 2001 : un passage d'une offre TGV + train classique à une offre TGV pure

DIJON > MARSEILLE	10 juin 2001	Janvier 2001	MARSEILLE > DIJON	10 juin 2001	Janvier 2001
Meilleur temps de parcours	3h15	4h30	Meilleur temps de parcours	3h15	4h30
Temps moyen	3h20	4h55	Temps moyen	3h21	4h45
Nombre de fréquences	3	1	Nombre de fréquences	3	1
1 <sup>ère</sup> arrivée à Marseille	10h00	12h00	1 <sup>ère</sup> arrivée à Dijon	10h25	14h05
Dernier départ pour Marseille	16h20	15h35	Dernier départ pour Dijon	19h20	17h00
Prix 2° normale	318 F	318 F	Prix 2° normale	318 F	318 F
Prix 2° pointe	363 F	343 F	Prix 2° pointe	363 F	343 F
Prix 1°	494 F	474 F	Prix 1°	494 F	474 F

DIJON > MONTPELLIER	10 juin 2001	Janvier 2001	MONTPELLIER > DIJON	10 juin 2001	Janvier 2001
Meilleur temps de parcours	3h15	4h50	Meilleur temps de parcours	3h15	4h45
Temps moyen	3h25	4h55	Temps moyen	3h21	4h55
Nombre de fréquences	2	1	Nombre de fréquences	1	1
1 <sup>ère</sup> arrivée à Montpellier	12h34	12h17	1 <sup>ère</sup> arrivée à Dijon	13h27	16h35
Dernier départ pour Montpellier	16h00	/	Dernier départ pour Dijon	/	/
Prix 2° normale	309 F	309 F	Prix 2° normale	309 F	309 F
Prix 2° pointe	329 F	309 F	Prix 2° pointe	329 F	309 F
Prix 1°	493 F	473 F	Prix 1°	493 F	473 F

*Les bénéfices de la desserte Dijon sont identiques pour Chalon et Mâcon.*

### Les nouveautés clients :

- ◆ Rapidité : gain de temps d'1h15 vers le Sud
- ◆ Amplitude horaire élargie : possibilité d'A/R dans la journée pour les clients
- ◆ Confort et avantages d'une desserte en TGV

Cette offre est améliorée comme celle de Lyon et a donc les mêmes taux de majoration : 0 F, 20 F, 30 F de plus.

**TGV** , prenez le temps d'aller vite

## F) LA DESSERTE DE L'AEROPORT DE LYON SAINT-EXUPERY

TGV	6191	6171	6905	6936/7	6919	6946/7	6195	6925	6197
destination	Avignon	Nice	Grenoble	Annecy	Grenoble	Annecy	Avignon	Grenoble	Avignon
Paris	6.54	7.54	8.34	9.50	14.24	17.04	17.53	18.34	19.54
<b>Lyon St Ex</b>	<b>8.46</b>	<b>9.44</b>	<b>10.25</b>	<b>11.41</b>	<b>16.15</b>	<b>18.55</b>	<b>19.47</b>	<b>20.25</b>	<b>21.46</b>
Valence	9.18						20.20		23.27
Avignon	10.19						21.28		
Marseille		11.08							
Grenoble			11.36		17.26			21.36	
Chambéry				12.45		19.59			
Annecy				13.36		20.52			

TGV	6192	6960	6104	6094	6194	6908	6196	6916	6980
origine	Avignon	Annecy	Toulon	Grenoble	Avignon	Grenoble	Avignon	Grenoble	Chambéry
Grenoble				7.49		10.33		14.13	
Annecy		5.12							
Chambéry		5.51							
Marseille			6.29						
Avignon	5.14				8.48		12.34		
Valence	6.16				9.53		13.33		
<b>Lyon St Ex</b>	<b>6.46</b>	<b>7.08</b>	<b>7.55</b>	<b>8.58</b>	<b>10.29</b>	<b>11.42</b>	<b>14.09</b>	<b>15.22</b>	<b>19.42</b>
Paris	8.41	9.01	9.41	10.51	12.21	13.35	16.01	17.15	21.35

A l'occasion de la mise en service du TGV Méditerranée, la desserte de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry sera améliorée par :

- ➔ Une augmentation forte des fréquences de et vers Paris : de 5,5 à 9 par sens, et une meilleure répartition dans la journée
- ➔ Une meilleure irrigation de Rhône - Alpes et de la Vallée du Rhône par une inscription de ces fréquences sur différentes destinations : Chambéry / Annecy, Grenoble, Valence ville, Avignon centre
- ➔ Une liaison à grande vitesse entre Lyon Saint-Exupéry et Marseille, pour favoriser l'intermodalité air / fer, notamment à destination de l'Amérique du Nord.

*TGV* , prenez le temps d'aller vite

## G) LES RELATIONS ALPES - MIDI

Le TGV Méditerranée permet de diminuer les temps de parcours d'une heure et séduira les clients de la route, notamment pour les déplacements professionnels vers le Midi.

### 1 - L'ensemble de l'offre est en correspondance :

- à Valence TGV pour les voyageurs du sillon alpin (de St-Marcellin à Annecy en passant par Grenoble et Chambéry)
- à Lyon Part-Dieu pour les clients originaires de Bourg-en-Bresse, du Nord de la Haute-Savoie (vallées de l'Arve, du Chablais) et une partie des clients originaires d'Annecy.

#### Les nouveautés clients :

- ◆ Rapidité : Grenoble - Marseille en 2h35 temps de correspondance compris contre 3h45 aujourd'hui (3h00 par la route)  
Chambéry - Montpellier en 3h30 (même temps par la route) contre 4h30 actuellement
- ◆ (Possibilité d'aller-retour dans la journée sur le Sud)

### 2 - Le TGV Méditerranée offrira également 1 TGV aller-retour sur Genève - Marseille - Nice et sur Genève - Montpellier

Les relations Genève - Midi adoptent la gamme de prix de Paris - Genève :

#### **Genève - Marseille :**

1 <sup>o</sup> classe PT	502 F
2 <sup>o</sup> classe PT	346 F

#### Horaires

Genève	Marseille	Nice
13h36	17h16	20h06
Nice	Marseille	Genève
10h17	13h02	16h29

#### **Genève - Montpellier :**

1 <sup>o</sup> classe PT	487 F
2 <sup>o</sup> classe PT	336 F

#### Horaires

Genève	Montpellier
12h40	16h32
Montpellier	Genève
13h34	17h19

**TGV** , prenez le temps d'aller vite

## H) LES RELATIONS EST - MIDI

### 1 TGV Metz - Marseille-Nice

- Les trains classiques de jour en correspondance à Lyon avec des horaires calés sur les TGV
- Un train classique de nuit sur Metz et sur Strasbourg

#### Les nouveautés clients :

- ◆ Metz - Marseille en 6h25 (contre 8 heures actuellement).

#### *Metz - Marseille - Nice :*

Prix PT 2 <sup>e</sup> classe en période normale	429 F
Prix PT 2 <sup>e</sup> classe en période de pointe	449 F
Prix PT 1 <sup>e</sup> classe	653 F

#### *Horaires*

Metz	Marseille	Nice
6h51	13h18	16h02
Nice	Marseille	Metz
9h24	12h07	18h33

- ✓ La réduction des temps de parcours de ou vers la Franche-Comté nous permet d'obtenir une offre attrayante : Besançon est ainsi à 4h30 de Marseille.

**TGV** , prenez le temps d'aller vite

## I) LES RELATIONS ATLANTIQUE ET MANCHE - MARSEILLE

### 1 TGV Rouen - Marseille en 5h30

- Les prix :

Prix PT 2 <sup>o</sup> classe en période normale	500 F
Prix PT 2 <sup>o</sup> classe en période de pointe	573 F
Prix PT 1 <sup>o</sup> classe	775 F

- Les horaires :

Rouen	Marseille
8h55	14h26
Marseille	Rouen
15h52	21h29

### 1 TGV Nantes - Marseille en 6h20

### 1 TGV Rennes - Marseille en 6h15

- Les prix de ces 2 TGV sont identiques :

Prix PT 2 <sup>o</sup> classe en période normale	561 F
Prix PT 2 <sup>o</sup> classe en période de pointe	632 F
Prix PT 1 <sup>o</sup> classe	760 F

- Les horaires

Nantes	Marseille
13h04	19h26
Marseille	Nantes
11h41	18h18

Rennes	Marseille
9h15	15h28
Marseille	Rennes
15h02	21h11

Les nouveautés clients :

- ◆ 1<sup>ère</sup> relation TGV directe et quotidienne entre l'Atlantique, la Normandie et la Méditerranée

*TGV* , prenez le temps d'aller vite

## J) LA TRANSVERSALE SUD (Axe Bordeaux - Nice)

La desserte TGV 2001 est complémentaire de l'offre en train classique Bordeaux - Nice.

Des relations à grande vitesse Marseille - Montpellier sont ainsi créées : 4 TGV Marseille / Montpellier et 2 TGV Montpellier / Marseille.

Prix au 10 juin 2001 entre Marseille et Montpellier

Prix PT 2 <sup>e</sup> classe en période normale	147 F
Prix PT 2 <sup>e</sup> classe en période de pointe	157 F
Prix PT 1 <sup>e</sup> classe	220 F

### Marseille / Avignon / Nîmes / Montpellier

Marseille départ	7h18	11h37	18h37	19h38
Avignon TGV	7h50	11h37	18h37	19h38
Nîmes Arrivée	8h07	12h27	19h26	20h29
Montpellier Arrivée	8h36	12h55	19h55	20h57

### Montpellier / Nîmes/ Avignon / Marseille

Montpellier départ	7h45	19h22
Nîmes Arrivée	8h13	19h50
Avignon TGV	8h34	20h11
Marseille arrivée	9h05	20h40

*TGV* , prenez le temps d'aller vite



---

Du TGV Sud-Est au TGV Méditerranée :  
le meilleur du TGV au meilleur prix

---

Hellemmes, 22 mars 2001

Les horaires au 10 juin 2001

PARIS <-> VALENCE TGV <-> NIMES <-> MONTPELLIER

Paris-Lyon	Valence TGV	Nîmes	Montpellier
6h24	8h37	9h26	9h51
7h24	9h39	10h26	10h53
8h24	→	→	11h39
9h24	11h38	12h26	12h51
10h54	→	13h49	14h13
13h24	15h38	16h26	16h51
15h24	17h38	18h27	18h51
17h24	19h38	20h26	20h51
18h24	→	21h19	21h43
19h24	21h38	22h26	22h51
20h24	22h39	23h27	23h53

Montpellier	Nîmes	Valence TGV	Paris-Lyon
5h38	6h06	6h54	9h05
7h38	8h06	8h54	11h05
8h46	→	→	12h01
9h37	10h06	10h54	13h05
12h36	13h04	13h53	16h05
14h10	→	→	17h25
15h37	16h06	16h53	19h07
16h38	17h06	17h53	20h05
17h37	18h05	18h53	21h05
18h37	19h05	19h53	22h05
19h36	20h05	20h53	23h05

*TGV* , prenez le temps d'aller vite

**PARIS <-> AVIGNON TGV <-> AIX EN PROVENCE TGV <-> MARSEILLE ST CHARLES**

Paris-Lyon	Avignon TGV	Aix-en-P. TGV	Marseille St-Ch.
6h20	9h00	9h23	9h36
7h20	10h00	→	10h30
7h54	→	10h57	11h08
8h20	→	→	11h20
9h20	→	→	12h20
10h20	→	13h17	13h30
11h20	14h02	→	14h32
13h20	16h00	→	16h30
14h20	17h00	17h23	17h36
15h20	→	→	18h20
16h20	18h59	→	19h30
16h50	→	→	19h50
17h20	20h00	→	20h30
17h50	20h30	20h53	21h06
18h20	21h01	→	21h30
19h20	22h00	22h23	22h36
20h20	23h03	→	23h34

Marseille St-Ch.	Aix-en-P. TGV	Avignon TGV	Paris-Lyon
5h29	5h44	6h07	8h45
6h29	→	7h01	9h41
7h31	→	→	10h31
8h31	→	→	11h31
	8h50	9h13	11h51
9h31	→	→	12h31
10h29	10h44	→	13h41
12h29	→	13h01	15h41
13h29	→	14h01	16h41
14h31	→	→	17h31
15h29	→	16h01	18h41
16h29	16h44	17h07	19h45
16h59	→	17h31	20h11
17h29	→	18h01	20h41
17h59	18h14	→	21h11
18h29		19h01	21h41
19h29	→	20h01	22h41
20h29	→	21h01	23h43

*TGV* , prenez le temps d'aller vite

**PARIS <-> VALENCE TGV <-> AVIGNON TGV <-> AIX EN PROVENCE TGV <-> MARSEILLE SAINT CHARLES <-> NICE**

<b>Paris-Lyon</b>	<b>Valence TGV</b>	<b>Avignon TGV</b>	<b>Aix-en-P. TGV</b>	<b>Marseille St Charles</b>	<b>Nice</b>
7h54	→	→	10h57	11h08	13h57
9h34	→	12h18	→		15h12
11h50	14h05	→	→		17h26
13h50	→	→	→		19h23
15h54	→	→	→		21h27
16h53	→	→	19h59		22h32

<b>Nice</b>	<b>Marseille St Charles</b>	<b>Aix-en-P. TGV</b>	<b>Avignon TGV</b>	<b>Valence TGV</b>	<b>Paris-Lyon</b>
7h15		→	10h10	→	12h51
9h35		→	→	→	15h11
11h41		14h23	→	→	17h21
13h45		→	→	→	19h21
15h56	18h29	→	19h01	→	21h41
17h35		20h12	→	→	23h11

*TGV* , prenez le temps d'aller vite

LILLE - LYON - VALENCE TGV - AVIGNON TGV - AIX TGV - MARSEILLE - NICE  
 LILLE - LYON - VALENCE TGV - NIMES - MONTPELLIER

Lille Europe	Lyon Part D.	Valence TGV	Avignon TGV	Aix-en-P. TGV	Marseille St Ch.	Nice	Nîmes	Montpellier
	6h40	7h19	7h55	→	8h25			
	7h10	7h49					8h35	9h00
	8h11	8h50	9h26	9h50	10h02			
5h59	9h06	9h47	10h20	→	10h50	13h24		
6h00	9h41	10h18					11h05	11h31
	10h11	10h52	11h29	→	11h59			
	10h46	→					12h04	12h34
	11h41	→	12h48	→	13h18	16h02		
8h49	11h56	→					13h16	13h41
8h36	12h11	12h50	13h24	13h47	13h58			
	12h41	13h20	13h55	→	14h26			
	13h41	14h19	14h54	15h17	15h28			
	14h41	15h20					16h07	16h32
10h20		13h48	14h25	→	14h55	17h39		
12h17	15h11	→	→	16h35	16h46			
12h17	15h15	15h53					16h38	17h03
	15h31	16h10	16h46	→	17h16	20h06		
13h10	16h11	→	17h17	→	17h46			
	17h15	→	→	18h39	18h52			
	17h40	→					18h57	19h23
	17h45	→	18h52	19h15	19h26			
	18h01	18h40	→	→	19h38	22h25		
15h10	18h16	→					19h34	20h00
16h10	19h11	19h49	20h23	→	20h53			
17h10	20h15	20h53					21h39	22h04

Montpellier	Nîmes	Nice	Marseille St Ch.	Aix-en-P. TGV	Avignon TGV	Valence TGV	Lyon Part D.	Lille Europe
			6h09	→	6h40	7h15	7h50	11h26
			6h52	7h07	7h31	8h08	8h45	
7h20	7h50					8h35	9h10	12h15
			8h55	9h09	9h32	10h06	10h41	13h49
9h03	9h32					→	10h45	13h49
			9h59	→	10h31	11h08	11h45	
10h05	10h34					→	11h49	
			11h41	11h55	12h18	12h53	13h29	
		9h24	12h07	→	12h41	→	13h44	
		10h17	13h02	→	13h35	→	14h40	
		10h31	13h15	→	→	14h19		17h43
13h34	14h03					14h51	15h27	
			13h52	14h06	14h29	15h04	15h40	19h06
14h44	15h13					15h59	16h34	19h38
			15h02	15h16	15h39	16h14	16h50	
			15h52	→	16h24	17h01	17h38	
			17h15	17h32	→	→	18h50	22h00
17h15	17h43					→	18h56	
			17h40	→	→	18h41	19h18	
		15h35	18h09	→	18h40	19h15	19h50	23h01
18h25	18h53					19h39	20h14	23h56
			18h53	19h08	19h32	→	20h40	
		16h34	19h18	→	→	20h19	20h58	
19h30	19h58					20h46	21h21	

*TGV* , prenez le temps d'aller vite



---

## Du TGV Sud-Est au TGV Méditerranée : le meilleur du TGV au meilleur prix

---

Hellemmes, 22 mars 2001

### 12 ans d'histoire

Le TGV Méditerranée sera mis en service le 10 juin 2001. Pour couronner l'événement, il aura fallu 12 ans ...

Janvier 1989	Lancement des premières études à la demande du Gouvernement
Août 1990	Premières décisions de l'Etat sur le tracé Max Querrien est chargé de proposer un tracé définitif
Janvier 1991	Propositions de la mission Querrien adoptées par le ministre des Transports Prescription du lancement des études en vue de l'enquête d'utilité publique
Mai 1992	Choix des options de tracé Lancement de l'enquête d'utilité publique
Septembre 1993	Confirmation par un comité interministériel de la construction du TGV Méditerranée
Juin 1994	Publication au Journal Officiel du Décret d'utilité publique de la ligne
Septembre 1995	Approbation du projet technique et financier par le ministre des Transports Lancement des opérations de génie civil
<b>Juin 1996</b>	<b>Déclaration d'utilité publique, gare nouvelle Valence TGV</b>
Octobre 1996	Déclaration d'utilité publique, gare nouvelle <b>Avignon TGV</b>
Février 1997	Création du <b>Réseau Ferré de France</b> qui devient propriétaire de l'infrastructure ferroviaire et maître d'ouvrage du TGV Méditerranée
Septembre 1997	Déclaration d'utilité publique, gare nouvelle <b>Aix en Provence TGV</b>
Mai 1999	Pose des premiers mètres de la voie provisoire d'approvisionnement
Juin 1999	Soudure du premier rail Début des opérations de superstructure (rails, ballast, caténaire...)
Juin 2000	Pose de la dernière traverse par le ministre des Transports, et lancement du compte à rebours pour la mise en service
<b>10 Juin 2001</b>	<b>Mise en service du TGV Méditerranée</b>

*TGV* , prenez le temps d'aller vite



## Evolution des temps de parcours entre Paris, Lyon et Marseille

	1867	1895	1914	1938	1950	1960	1981	1983	1994	2001
Paris-Lyon	9h05	7h30	6h56	5h05	4h00	3h49	2h40	2h00	2h00	2h00
Paris-Marseille	16h15	13h00	11h58	9h14	10h17	7h33	6h40	4h50	4h10	3h00

Extrait de l'Indicateur du service d'hiver 1967-1968

**500 Sud-Est Méditerranée** Traction électrique. **Paris → Dijon → Chalon-sur-Saône → Mâcon →**  
Ce tableau ne comportant que les principales gares et les principaux trains.

km	117	31	101	10101	2001	12001	97	25	119	60B	157	TB	1E11/1512	125	40	51	11049
	EXPRESS 1 <sup>re</sup> 2 <sup>e</sup> cl.	RAPIDE 1 <sup>re</sup> 2 <sup>e</sup> cl.	DIRECT 1 <sup>re</sup> cl.	DIRECT 1 <sup>re</sup> 2 <sup>e</sup> cl.	EXPRESS 1 <sup>re</sup> 2 <sup>e</sup> cl.	EXPRESS 1 <sup>re</sup> 2 <sup>e</sup> cl.	RAPIDE 1 <sup>re</sup> cl.	RAPIDE 1 <sup>re</sup> 2 <sup>e</sup> cl.	EXPRESS 1 <sup>re</sup> 2 <sup>e</sup> cl.	RAPIDE 1 <sup>re</sup> 2 <sup>e</sup> cl.	RAPIDE 1 <sup>re</sup> 2 <sup>e</sup> cl.	RAPIDE 1 <sup>re</sup> 2 <sup>e</sup> cl.					
0	PARIS-Lyon																
113	SENS																
156	LAROCHE																
197	TONNERRE																
225	NUITS-S-RAVIER																
243	MONTDARO																
257	LES LAUMES-AL.																
315	DIJON																
352	BEAUNE																
367	CHAGNY																
382	CHALON-SUR-SAONE																
407	SAONE																
440	TOURNUS																
440	MACON																
478	VILLEFRANCHE																
512	LYON-PERRACHA																
544	VIENNE																
573	ST-RAMBERT																
585	ST-VALLIER-S-REMI																
599	TAIN-L-HERMIT																
617	VALENCE																
635	LIVRON																
662	MONTLEMAR																
684	PIERRELATTE																
699	BOLLENE-LA-CROISIERE																
714	ORANGE																
742	AVIGNON																
772	ARLES																
863	MARSEILLE-SI-CH.																
863	MARSEILLE-SI-CH.																
897	MARSEILLE-MICHEL																
930	TOULON																
1024	ST-RAPHAEL-VAL																
1057	CANNES																
1068	ANTIBES																
1088	RIVE-VALE																
1104	MONACO-MONTE-C																
1111	NENTON																
1121	VINTIMILLE																

TGV, prenez le temps d'aller vite

---

## Du TGV Sud-Est au TGV Méditerranée : le meilleur du TGV au meilleur prix

---

Hellemmes, 22 mars 2001

### La ligne nouvelle ... en quelques chiffres

#### Infrastructure et Superstructure

- 250 km de ligne nouvelle
- 2 600 hectares d'emprise
- 10 000 parcelles
- 3 000 actes notariés
- 97 % d'acquisitions à l'amiable
- 2 000 000 m<sup>2</sup> de plans
- 3 gares nouvelles : Valence TGV, Avignon TGV, Aix-en-Provence TGV
- 36 millions m<sup>3</sup> de déblais
- 40 millions m<sup>3</sup> de remblais
- 483 ouvrages d'art courants
- 17 155 mètres de viaducs
- 12 768 mètres de souterrains et tunnels
- 1 000 km de rails
- 2 400 000 tonnes de ballast
- 850 000 traverses
- 150 procédures qualité
- 25 milliards de francs financés à **90 % par RFF, 10 % par l'Etat**

Les collectivités territoriales : Conseil régional Rhône-Alpes, Conseil général de la Drôme, Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, Conseil général des Bouches-du-Rhône, ont participé au financement des gares nouvelles :

**Valence TGV** : 430 MF répartis entre SNCF-RFF 267 MF, Conseil général de la Drôme 33 MF et Conseil Régional Rhône-Alpes 130 MF,

**Avignon TGV** : 310 MF répartis entre SNCF-RFF 285 MF et Conseil Régional PACA 25 MF

**Aix en Provence-TGV** : 350 MF répartis entre SNCF-RFF 250 MF, Conseil général des Bouches-du-Rhône 50 MF et Conseil Régional PACA 50 MF.

#### Les hommes

- 1 millier d'agents pour la construction des voies
- 100 millions d'heures de travail
- 11 500 emplois directs ou indirects chaque année pendant 5 ans (sur Valence, Marseille, Montpellier)

*TGV* , prenez le temps d'aller vite



---

## Du TGV Sud-Est au TGV Méditerranée : le meilleur du TGV au meilleur prix

---

*Hellemmes, 22 mars 2001*

### *Le parc TGV Méditerranée*

*Dimensionner le parc pour assurer la desserte promise aux clients ... en restant dans une enveloppe budgétaire supportable pour l'entreprise :*

Pour assurer la desserte TGV Méditerranée à l'horizon 2002, les premières études avaient démontré que, dans des conditions d'exploitation "traditionnelles", le parc devait s'élever à 207 rames TGV.

Après rénovation et mise à 300 km/h des 89 rames TGV Sud-Est et en comptant le parc Réseau et Duplex disponible, il manquait encore 39 rames, correspondant à un coût d'acquisition de plus de 4 milliards de francs.

Les roulements ont été resserrés (moins de dessertes terminales, plus de correspondances quai à quai avec des TER) ce qui a permis de gagner 6 rames.

La réorganisation de la maintenance (maintenance aux terminus, maintenance en dehors des périodes de pointe) et l'augmentation des parcours moyens de 20 % ont permis d'économiser 21 rames.

Pour compléter le parc en première étape, la SNCF a décidé d'acheter seulement 12 rames TGV Duplex (1,5 MMF) en 1999. La croissance prévisible des trafics a conduit l'entreprise à commander 22 rames TGV Duplex supplémentaires en octobre 2001

*Des attentes et des dessertes différentes, des TGV différents :*

Quatre matériels différents assureront les nouvelles dessertes :

30 TGV Duplex en 2001	(42 en 2002 et 64 à partir de 2004)
49 TGV Réseau	
47 TGV Sud-Est "Rénovation 1"	
42 TGV Sud-Est "Rénovation 2"	

Leurs capacités, leurs performances, leurs aménagements intérieurs et les services qu'ils offrent sont adaptés aux diverses liaisons (directes ou desservant plusieurs gares, missions longues ou courtes, circulations sur des réseaux étrangers ...) ou aux publics qu'ils accueillent (familles, affaires ...).

*TGV , prenez le temps d'aller vite*

## *Le TGV Duplex*

*destiné aux liaisons Paris-Lyon et Paris-Méditerranée*

### Pour les clients :

510 places dont 182 en 1<sup>ère</sup> classe  
Espaces "Club", "familles", "détente", nurserie, ...  
Espace pour personne à mobilité réduite accessible par plateforme élévatrice  
Bagageries en milieu de voiture  
Climatisation  
Étanchéité aux ondes de pression en tunnel

La circulation à bord s'effectue par les salles hautes qui bénéficient d'une vision panoramique et sont plus animées, tandis que les salles basses gardent une atmosphère plus calme, propice au repos ou au travail.

La disposition des sièges a été entièrement repensée pour supprimer les "places aveugles" afin que chaque voyageur puisse profiter du paysage.

L'Établissement du Matériel d'Hellemmes équipe actuellement les 30 premiers TGV Duplex d'un espace commercial où les clients pourront rencontrer le contrôleur. Il procède également au réaménagement de l'espace handicapé qui avait été perçu comme un peu exigu lors de la mise en service des rames.

### Economie et techniques :

Capacité supérieure de 49 % à un TGV "Rénovation 2"  
Coût d'exploitation à la place inférieur de 15 % à celui d'un TGV Réseau  
Consommation inférieure à 1 litre/équivalent pétrole/100 km par voyageur à 300 km/h  
(un vélomoteur = 1,9 litre/équivalent pétrole/100 km)  
Impact acoustique en environnement inférieur de 2,5 dB(A) à un TGV Atlantique

Malgré ses deux niveaux, le TGV Duplex ne fait que 17 tonnes à l'essieu comme les autres TGV ; pour cela, il a fallu "l'alléger" considérablement en recherchant des gains de poids sur tous les éléments, par exemple :

- caisses des voitures en aluminium,
- structures de sièges en magnésium (économie de 12 kg/siège),
- essieux à axes forés (économie d'1 tonne/bogie).

Le TGV Duplex est doté de dispositifs de sécurité passive pour protéger les clients et les personnels en cas de choc frontal.

La Direction du Matériel de la SNCF lui a consacré 400 000 heures d'études et d'essais ...

*Il a été mis en service commercial sur Paris - Lyon en décembre 1996.*

*TGV , prenez le temps d'aller vite*

## **Le TGV Réseau**

*destiné aux liaisons Paris / Méditerranée et Province/Province*

### Pour les clients :

377 places dont 120 en 1<sup>ère</sup> classe  
Sièges de 2<sup>nd</sup>e classe à assise réglable  
Espaces "Club", "familles", nurserie, handicapés ...  
Climatisé  
Étanchéité aux ondes de pression en tunnel

### Une rame particulière :

C'est la rame TGV Réseau tri-courant 4530 qui a reçu la livrée définie par Christian Lacroix pour le lancement du TGV Méditerranée.

Cette rame est une habituée des défilés de mode ; elle a déjà porté les couleurs de la Playstation de Sony et celles des tarifs "Découverte" de la SNCF...

### Techniques :

Les rames TGV Réseau ont été les premières à bénéficier du nouveau système de signalisation TVM 430. Leur motorisation renforcée et leur freinage électrique leur permet d'effectuer de longs parcours à grande vitesse.

Les versions tri-courant et quadri-courant (Thalys) du TGV Réseau et leur adaptation aux systèmes de signalisation des pays traversés lui permettent de desservir l'Italie, la Belgique, la Hollande et l'Allemagne.

Dès le 16 juin, Thalys assurera des liaisons Bruxelles-Marseille et Amsterdam-Marseille tous les samedis.

C'est la rame TGV Réseau 531 qui assure depuis le 3 octobre 2000 les essais de la ligne nouvelle TGV Méditerranée entre Valence et Avignon. Equipée d'une voiture laboratoire contrôlée par l'Agence d'Essai Ferroviaire, elle vérifie le comportement de la voie et le captage du courant à 350 km/h afin de garantir le confort et la sécurité des voyageurs à 300 km/h en service commercial. Lors de ces essais, elle a atteint récemment la vitesse de 360,4 km/h.

*Il a été mis en service commercial sur Paris - Lille en 1993.*

**TGV** , prenez le temps d'aller vite

## Les TGV Sud-Est rénovés

### Historique :

*Les premières rames "orange" ont été mises en service commercial sur Paris-Lyon en septembre 1981 :*

Au 20.03.2001, les 107 rames avaient parcouru 726 281 227 km (4,8 fois la distance de la Terre au Soleil), avec 7 693 964 km au compteur, la rame n°1 a effectué 20 fois l'équivalent de la distance Terre-Lune.

Les rames TGV Sud-Est ont déjà été rénovées entre 1986 et 1994 ; elles avaient gardé leur livrée orange, mais leur décoration intérieure initiale, très "années 70", avait été revue pour mieux s'adapter au goût des clients. 63 rames avaient également reçu le système de signalisation TVM 430 pour emprunter la ligne à grande vitesse Rhône-Alpes entre Lyon et Valence.

L'arrivée des TGV de dernière génération, et notamment celle des TGV Duplex, et leur impact sur les clients, a suscité de nouvelles attentes de leur part. La Direction Grandes Lignes a alors souhaité harmoniser à la fois l'offre et le design de l'ensemble de la flotte TGV.

La "Rénovation 1" a donc commencé en 1996 et a concerné 65 TGV, dont les 47 destinés au TGV Méditerranée et adaptés aux circulations à 300 Km/h, les 18 autres rames restant limitées à la vitesse de 270 Km/h.

La "Rénovation 2" intègre davantage encore les attentes des clients, elle a débuté en 1999 et concerne 42 TGV.

A noter que la rénovation des 105 TGV Atlantique commencera au 1<sup>er</sup> semestre 2003, 6 d'entre eux deviendront pendulaires pour la desserte de Paris-Limoges-Toulouse.

### Economie :

Les rames sont rénovées à l'occasion de l'OPMV (OPération Mi-Vie) qui consiste à vérifier tous leurs organes, ce qui permet de ne les retirer qu'une seule fois du service commercial.

Chaque TGV rénové est immobilisé 40 jours et nécessite 30 000 h de travail dans les Etablissements Industriels de la SNCF.

Chaque rénovation coûte 8,5 MF auxquels s'ajoute la mise à V300 pour 7,5 MF, ce qui représente un investissement total de 16 MF pour un TGV qui roulera encore pendant 15 ans : à comparer au prix d'acquisition d'une rame Réseau, soit ≈ 90 MF.

Le prix d'une rénovation est composé de 40 % de main-d'œuvre et de 60 % de coûts matières. Environ 200 entreprises françaises ont reçu plus de 500 commandes pour les rénovations.

*TGV , prenez le temps d'aller vite*

## LA "RENOVATION 1"

*destinée principalement aux dessertes de la Savoie, de la Bourgogne, de la Franche-Comté, de la Provence*

### Pour les clients :

350 places dont 110 en 1<sup>ère</sup> classe ; le pas des sièges a été augmenté de 4 cm en 2<sup>ème</sup> classe  
Espaces "familles" et nurserie  
Toilettes modernisées  
Niveau d'éclairage à deux positions, liseuse halogène réglable  
Porte-bagages à deux niveaux  
Accoudoirs et têtes en cuir en 1<sup>ère</sup> classe  
Sièges inclinables multipositions en 2<sup>ème</sup> classe  
Distributeurs automatiques de boissons chaudes et fraîches (à partir de fin 2001)

### Techniques :

Vitesse portée à 300 Km/h pour les 47 rames affectées à la desserte TGV Méditerranée  
Système de signalisation TVM 430  
Frein "haute puissance"  
Rames bi-courant 25 kV/50 Hz et 1500 V cc  
Puissance : 6400 kW

Au plan technique, outre la vitesse portée à 300 Km/h qui consiste à modifier le rapport d'engrenage des ponts moteurs, à renforcer la ventilation des organes concernés et à adapter les équipements électroniques correspondants, les essieux moteurs et porteurs des rames ont reçu de nouveaux freins "haute puissance" qui leur permettent de garder les mêmes distances d'arrêts qu'à 270 Km/h. Des modifications annexes leur ont été également apportées :

- le SAFI (Signal d'Alarme à Frein Inhibable) qui permet au conducteur de différer un arrêt d'urgence s'il le juge utile et de ne pas immobiliser son train, par exemple, dans un tunnel ou sur un viaduc,
- la DNI (Détection Incendie) sur les points sensibles des motrices,
- la Mini-étanchéité qui consiste à obturer les prises d'air extérieures au voisinage de la zone Tricastin.

### Les rames « Ligne de Cœur » :

9 rames tri-courant 25 kV/50 Hz, 1500 V cc et 15 kV/16 <sup>2</sup>/<sub>3</sub> Hz ont reçu la rénovation "Ligne de Cœur" pour la desserte de la Suisse. Leurs aménagements intérieurs sont similaires à ceux de la "Rénovation 1". Leur vitesse est toujours de 270 km/h et leur système de signalisation (TVM 300) n'a pas été modifié.

**TGV** , prenez le temps d'aller vite

## LA "RENOVATION 2"

*destinée principalement aux dessertes de la Côte d'Azur, du Languedoc-Roussillon et aux liaisons province/province via Lyon*

### Pour les clients :

345 places dont 69 en 1<sup>ère</sup> classe ; le pas des sièges a été augmenté de 8 cm en 2<sup>ème</sup> classe.  
Mêmes modifications intérieures que pour la "Rénovation 1", avec, en plus la possibilité de réserver sa place dans le sens de la marche grâce à un système de double numérotation des sièges,  
Espaces "communication" pour les utilisateurs de téléphones portables  
Prises 220 V en 1<sup>ère</sup> pour l'alimentation des ordinateurs  
Bagageries en milieu de voitures  
Bagagerie "gros volumes" en voiture 8  
Local d'accueil commercial pour le contrôleur  
Bar rénové  
Local pour le transport des vélos

L'une des voitures de 1<sup>ère</sup> classe a été transformée en voiture de 2<sup>ème</sup> classe. La multiplicité des services et des espaces offerts par les "Rénovation 2" a été pensée pour séduire essentiellement une clientèle familiale.

### Une rame particulière :

41 rames "Rénovation 2" seront prêtes pour la mise en service TGV Méditerranée, le 10 juin prochain. La 42<sup>ème</sup> les rejoindra à mi-août : transformée en démonstrateur pendulaire en 1998 - et dotée d'une livrée grise et bleue spécifique -, elle a terminé ses essais fin 2000 et est actuellement en cours de "remise au type" dans l'Etablissement du Matériel de Bischheim.

### Techniques :

Vitesse portée à 300 Km/h  
Système de signalisation TVM 430  
Frein "haute puissance"  
Rames bi-courant 25 kV/50 Hz et 1500 V cc  
Puissance : 6400 kW

**TGV** , prenez le temps d'aller vite

## LES ATELIERS

*Sur les 59 établissements du Matériel de la SNCF, 17 ont en charge les modifications, la maintenance ou l'entretien courant des TGV.*

Trois Etablissements Industriels de Maintenance du Matériel (EIMM) se sont partagé les rénovations des TGV Sud-Est

Romilly (Aube)	8 rames
Hellemmes (Nord)	33 rames
Bischheim (Bas-Rhin)	66 rames

A partir de 2003, Hellemmes et Bischheim interviendront sur la rénovation des TGV Atlantique et sur celle des rames Eurostar.

Hellemmes procède également à la modification des premières rames TGV Duplex : aménagement d'un local d'accueil commercial pour le contrôleur et agrandissement de l'espace pour les personnes à mobilité réduite.

A noter que Romilly est, avec l'Etablissement Industriel de Périgueux, spécialiste des rénovations de voitures : il a, par exemple, réalisé une partie de la rame prototype du futur train classique qui a été testée auprès de la clientèle au printemps de l'année dernière.

Trois autres Etablissements Industriels ont en charge la maintenance courante des TGV :

- Villeneuve Saint-Georges pour les TGV qui desservent le Sud-Est,
- Châtillon (Montrouge) pour les TGV Atlantique,
- Le Landy (Saint-Denis) pour les TGV Réseau et les TGV internationaux.

Un quatrième établissement de maintenance TGV ouvrira ses portes en 2005 à Paris-Ourcq (Pantin) pour accueillir les TGV Est.

Onze centres de maintenances décentralisés assurent le nettoyage et le dépannage des rames en province : Nantes, Rennes, Bordeaux, Toulouse, Hendaye, Montpellier, Marseille, Nice, Chambéry, Lyon et Tourcoing.

*TGV , prenez le temps d'aller vite*

## L'ÉTABLISSEMENT D'HELLEMMES

Créés en 1873, les Ateliers d'Hellemmes, à 4 km de Lille, ont été construits en bordure de la ligne Lille-Tournai, disposant ainsi d'une réelle situation stratégique au niveau européen, à proximité de la Grande-Bretagne, des Pays-Bas, de l'Allemagne et de la Belgique.

Ils couvrent une superficie de 25 hectares, dont 7,5 couverts, et emploient 940 personnes dont les compétences vont de la chaudronnerie à l'électronique.

Etablissement Industriel de Maintenance du Matériel, cet "EIMM" a pour missions le changement des pièces, les réparations accidentelles, les opérations mi-vie et les opérations confort-esthétique sur les matériels dont il est directeur : les TGV Réseau, Duplex, Eurostar et Thalys, les locomotives « Class 92 » et sur des systèmes complexes de sécurité.

Il est "concourant" de l'Etablissement de Bischheim (directeur des TGV Sud-Est et Atlantique) pour les opérations de rénovation.

Pour exercer ces opérations en immobilisant les TGV le moins longtemps possible, Hellemmes sera doté l'an prochain d'un nouvel atelier, "le bâtiment 4 jours", qui permettra d'intervenir sur les rames du lundi midi au vendredi midi, libérant ainsi les matériels pour les pointes du week-end.



*TGV , prenez le temps d'aller vite*