

OBSERVATOIRE DE LA SATURATION FERROVIAIRE ACCÈS ALPINS

Le 04 octobre 2019

DÉROULÉ DE LA RÉUNION

- 1) Premiers éléments de suivi des trafics (Alain Chausse, SNCF Réseau)
- 2) Zoom sur le fret
 - Quelques chiffres de circulations (Alain CHAUSSE, SNCF Réseau)
 - Etat des lieux, enjeux et perspectives pour le fret alpin vu par un opérateur (Vincent Pichou, Direction du fret SNCF)
- 3) Le tunnel du Mont Cenis (Frédéric Ricard, CGEDD)

DÉROULÉ DE LA RÉUNION

- 1) Premiers éléments de suivi des trafics (Alain Chausse, SNCF Réseau)
- 2) Zoom sur le fret
 - Quelques chiffres de circulations (Alain CHAUSSE, SNCF Réseau)
 - Etat des lieux, enjeux et perspectives pour le fret alpin vu par un opérateur (Vincent Pichou, Direction du fret SNCF)
- 3) Le tunnel du Mont Cenis (Frédéric Ricard, CGEDD)

AVERTISSEMENT SUR LES DONNÉES PRÉSENTÉES

Le recueil d'information sur les circulations ferroviaires sur l'ensemble du réseau est coûteux, **il ne peut donc relever d'une démarche spécifique mais associée à d'autres fonctionnalités nécessaires au gestionnaire d'infrastructure** (tarification, sécurité, exploitation, ...)

Il en résulte **l'existence de plusieurs bases de données** susceptibles de nous renseigner sur les circulations qui, malgré cela, peuvent ne pas toujours être bien adaptées pour l'analyse statistique

Les analyses qui suivent utilisent la base dite « Bréhat » qui permet de recenser **les trains qui ont réellement circulé de manière quasiment exhaustive** (il peut manquer quelques circulations non commerciales, sous-estimation évaluée à 5 % maximum). **Car c'est la seule base « Circulation » de SNCF Réseau qui permet un recul temporel long (depuis début 2000)**

Quelques instabilités dans le temps peuvent apparaître du fait d'adaptations sur l'infrastructure ferroviaire (déplacement de points de comptage). Aux points frontière également, la vigilance est de mise, c'est ainsi que les circulations sous le tunnel du Mont Cenis ont fait l'objet de recensements complémentaires

INDICATEUR UTILISÉ

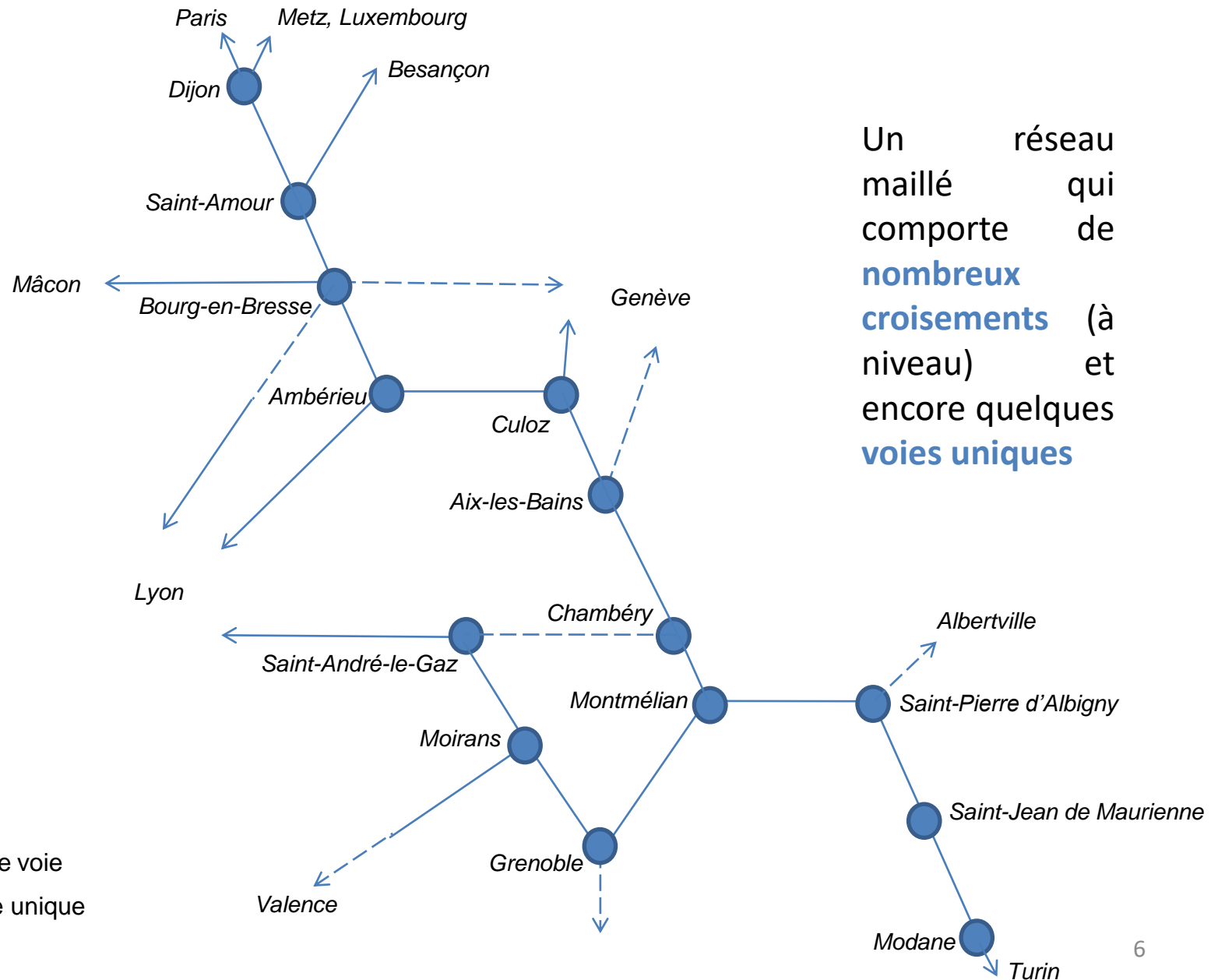
L'indicateur utilisé est nombre de trains **moyen** sur une **année** et pour un **jour de semaine** (hors week-end)

Aussi les chiffres présentés ci-après se distinguent sensiblement des données communiquées lors de la précédente réunion. Elles provenaient de la base de données dite « Houat » qui recense les circulations prévisionnelles et qui est mise à jour *ex post* sur la base des informations disponibles notamment communiquées par les EF. En outre, les circulations recensées précédemment étaient relatives à un jour particulier de janvier 2019 et l'on sait que leur nombre peut varier assez sensiblement d'un jour à l'autre

Autres remarques :

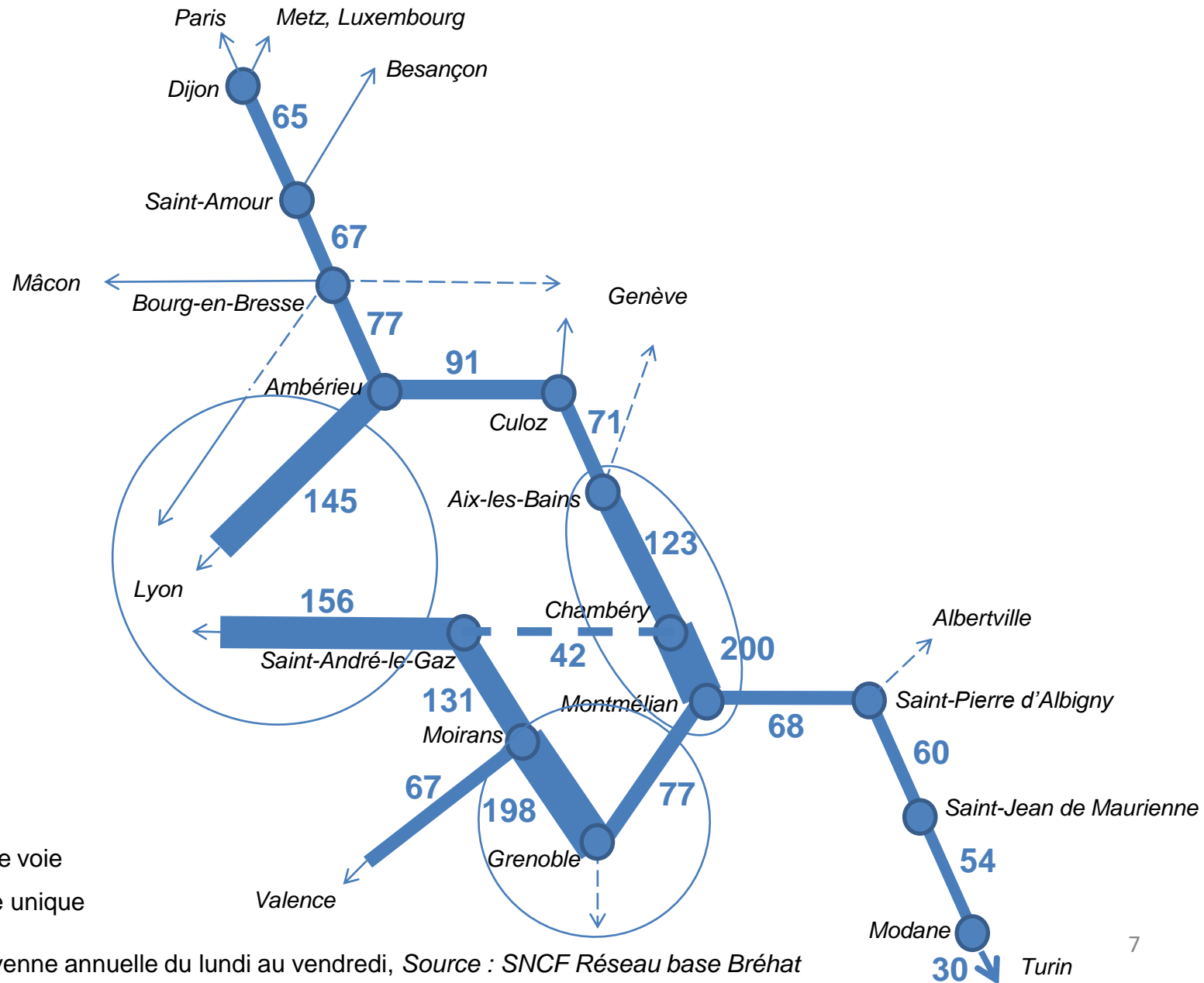
- L'indicateur est renseigné pour les principales sections du réseau Accès alpins (quelques sections seraient à compléter : Mâcon-Bourg, Culoz-Genève, St-Pierre d'Albigny-Albertville, Aix-Annecy)
- Evolution dans le temps : depuis **2003**, la dernière année considérée est **2017** (l'année 2018 est très impactée par les grèves du printemps)
- **Répartition horaire** du trafic moyen journalier

ACCÈS ALPINS : SCHÉMA SIMPLIFIÉ DU RÉSEAU



Un réseau maillé qui comporte de **nombreux croisements** (à niveau) et encore quelques **voies uniques**

ACCÈS ALPINS : NOMBRE DE TRAINS/JOUR EN 2017(*)



(*) Trains 2 sens, en moyenne annuelle du lundi au vendredi, Source : SNCF Réseau base Bréhat

ACCÈS ALPINS : SYNTHÈSE TRAINS PAR JOUR EN 2017

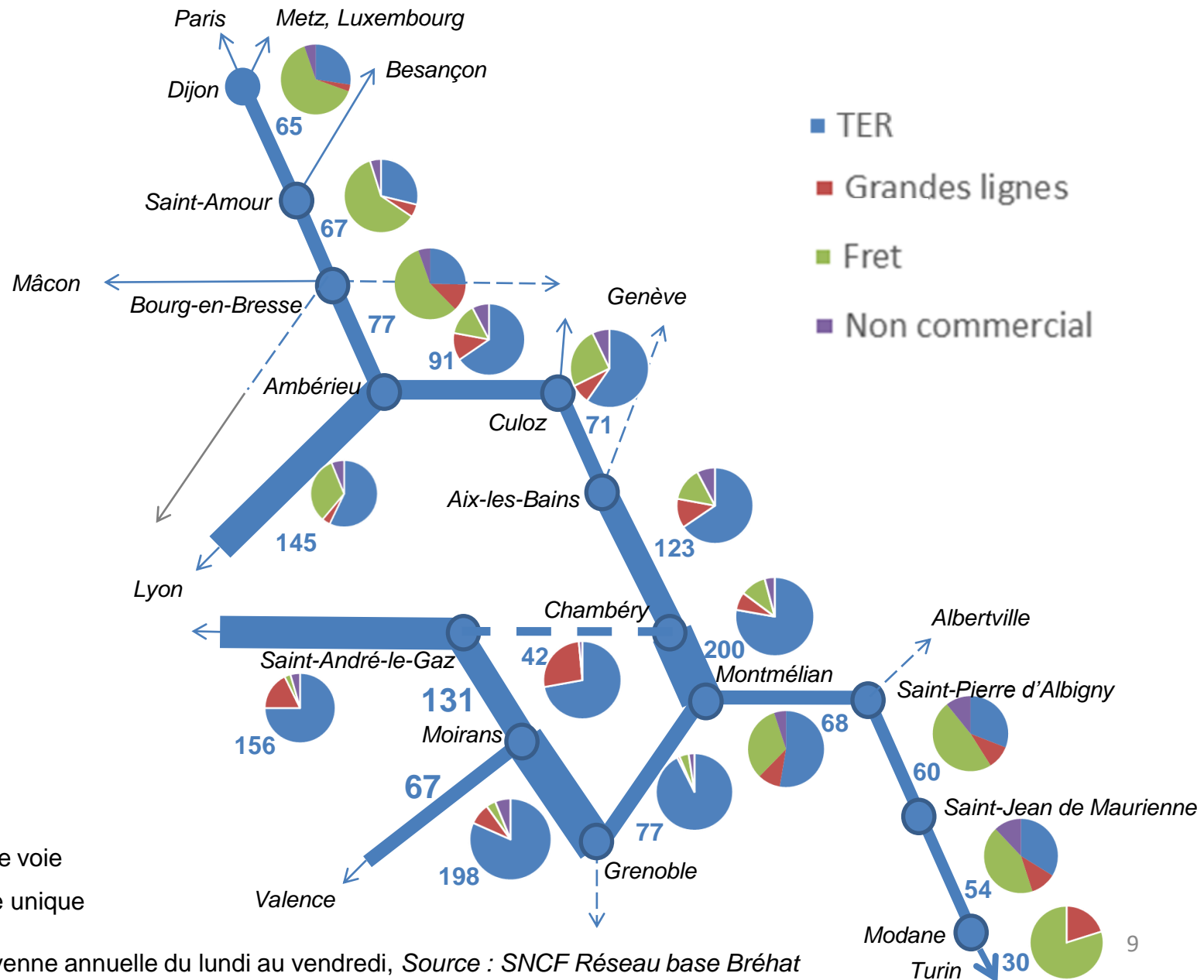
Autour des grandes agglomérations (Grenoble, Chambéry mais aussi Lyon), les parties de réseau les plus chargées sans être pour autant plus capacitaires

L'axe Dijon-Modane un peu moins densément utilisé sauf dans sa partie **Ambérieu – Montmélian** et surtout **Aix-les-Bains – Chambéry – Montmélian**

Une charge de la section Aix-les-Bains – Chambéry comparable à celle de Moirans – Grenoble

Des accès aux Alpes avec le Sud qui sont donc aussi chargés

ACCÈS ALPINS : TYPE DE TRAINS EN 2017(*)



(*) Trains 2 sens, en moyenne annuelle du lundi au vendredi, Source : SNCF Réseau base Bréhat

TYPE DE TRAFICS ACCÈS ALPINS : SYNTHÈSE

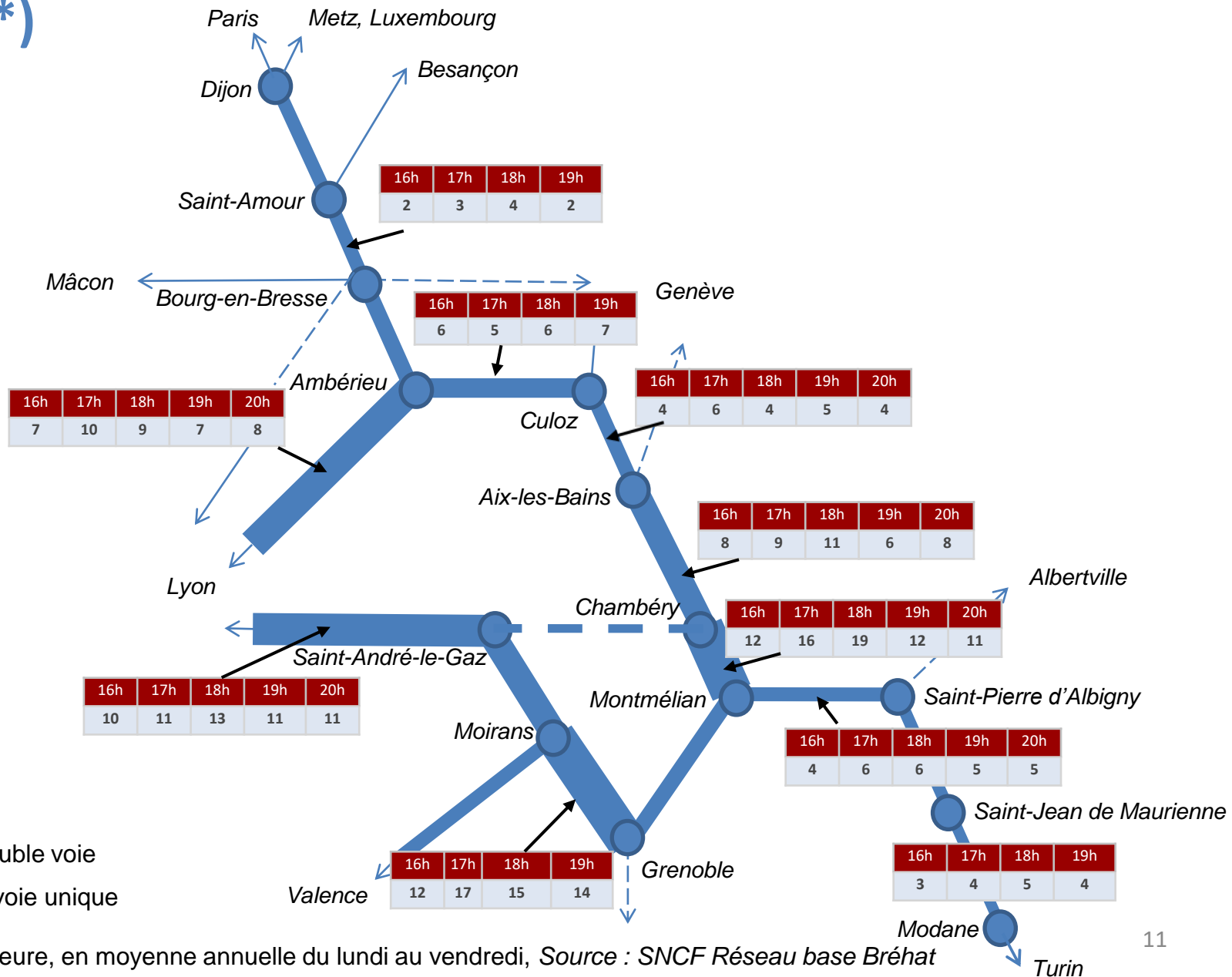
L'axe fret Dijon – Modane se détache clairement comme fonctionnant également avec **la ligne Lyon – Ambérieu**

Il est abondé par de plus nombreuses circulations Grandes Lignes mais surtout TER entre Ambérieu et Montmélian expliquant ainsi la forte charge de cette partie d'axe (ces circulations sont en lien à la fois avec la métropole lyonnaise et Grenoble)

Une partie Sud-Est du réseau **circulée majoritairement par les TER voire des GL** : axes Lyon-Grenoble, Lyon-Chambéry, Valence-Grenoble

Une certaine mixité des circulations TER/GL/Fret notamment sur l'axe Dijon – Modane, avec probablement une diversité plus grande des circulations voyageurs à proximité des agglomérations du fait des politiques d'arrêt contrastées (Périurbain/Intercité)

ACCÈS ALPINS : TRAINS 2 SENS EN HEURES DE POINTE 2017 (*)



(*) Trains 2 sens par heure, en moyenne annuelle du lundi au vendredi, Source : SNCF Réseau base Bréhat

ACCÈS ALPINS : SYNTHÈSE TRAINS EN HEURES DE POINTE

Des nombres de circulations par heure qui ne semblent pas incompatibles en théorie avec la capacité de beaucoup de sections (deux sens confondus, à vérifier par une analyse par sens)

La section Chambéry – Montmélian (de même que Grenoble – Moirans) présente un nombre de trains à l'heure de pointe qui commence à être très élevé

A noter que sur certaines sections, les heures les plus chargées ne sont pas 16-20h (cas des sections à dominantes fret pouvant être chargées entre 0h et 7h du matin)

(Bien sûr, la problématique capacitaire est celle d'une ligne et même de plusieurs lignes, un réseau, avec des convergences et des contraintes qui s'exportent de section à section)

ACCÈS ALPINS : ZOOM SUR LA LIGNE ST-ANDRÉ LE GAZ – CHAMBÉRY EN 2019

Profil horaire 2017	2	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
TER		2	2	2	2	2	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	0	31
Grandes lignes		1	0	0	1	1	0	0	1	0	1	1	1	1	2	0	1	0	0	11
Non commercial	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
Total	0	3	2	2	3	3	0	2	3	2	3	3	3	3	4	2	3	1	0	42

Une section à voie unique disposant de 5 points de croisement

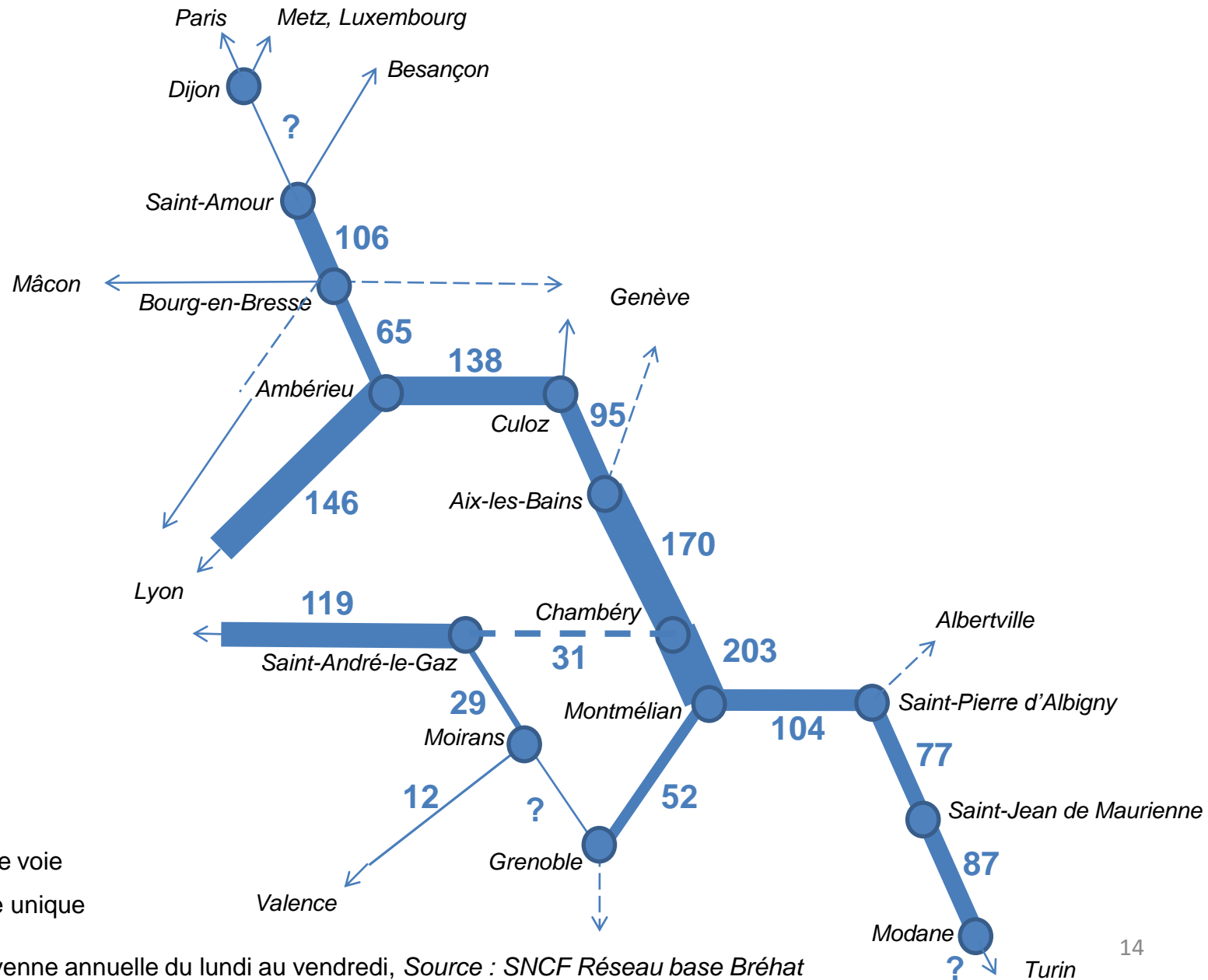
Plus de 40 trains (2017) deux sens confondus assez bien répartis sur la journée

La question de la desserte : des TER sans arrêt, des TER avec arrêts, les TGV Chambéry-Aix-les-Bains-Annecy et Chambéry-Italie (sans arrêt)

Une section de ligne déclarée saturée par SNCF Réseau (septembre 2019) entre 9h00 à 10h00 à compter du 14 juin 2020 et jusqu'à la fin de l'horaire de service 2020 (saturation ponctuelle résultant d'un conflit entre les sillons demandés par deux entreprises ferroviaires opérant des activités de transport de voyageurs)

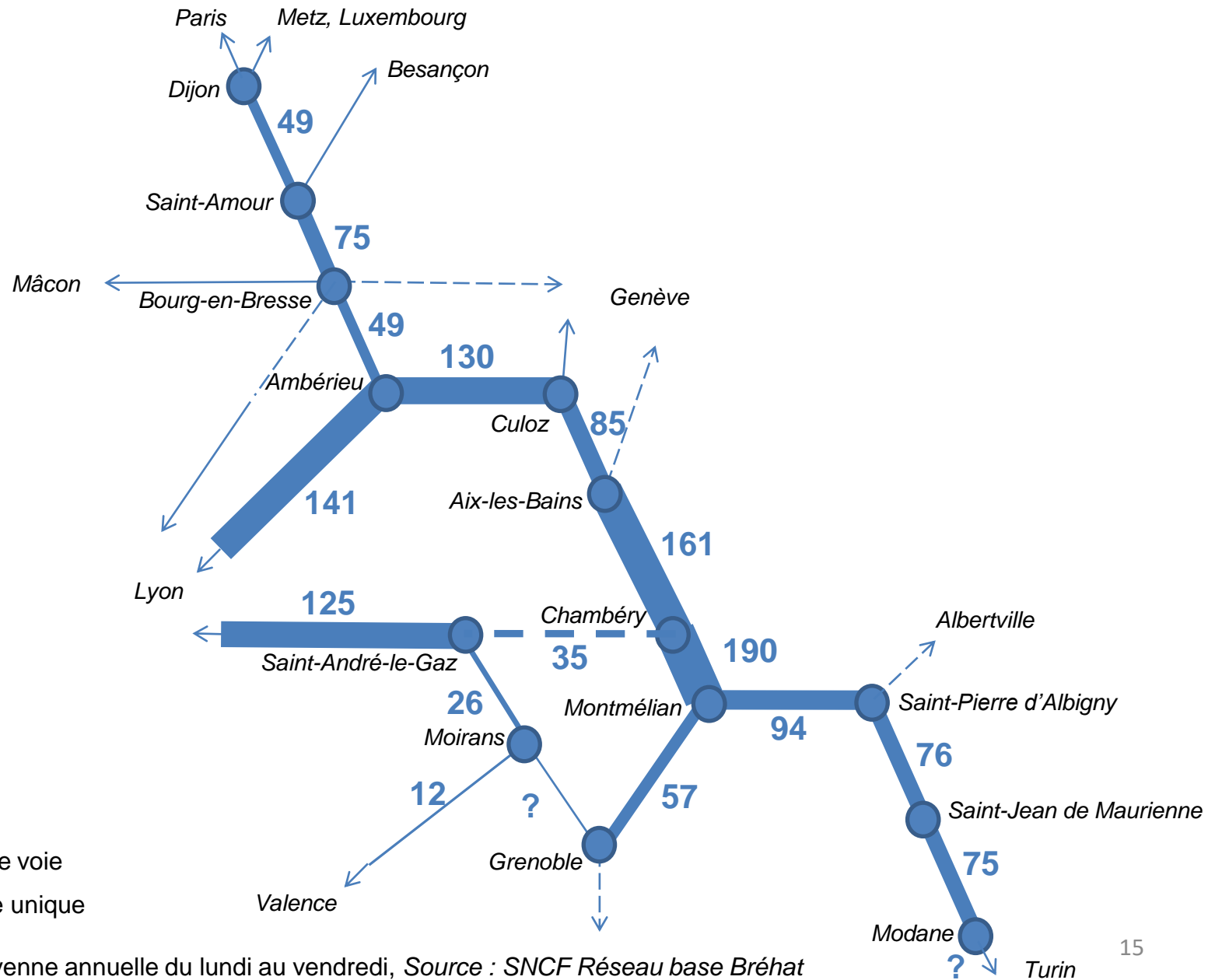
En application des obligations réglementaires, une analyse des capacités est en cours et la décision d'attribution des sillons sera publiée le 19 novembre 2019 selon les critères de priorités énoncés dans le DRR de SNCF Réseau

ACCÈS ALPINS : NOMBRE DE TRAINS/JOUR EN 2003(*)



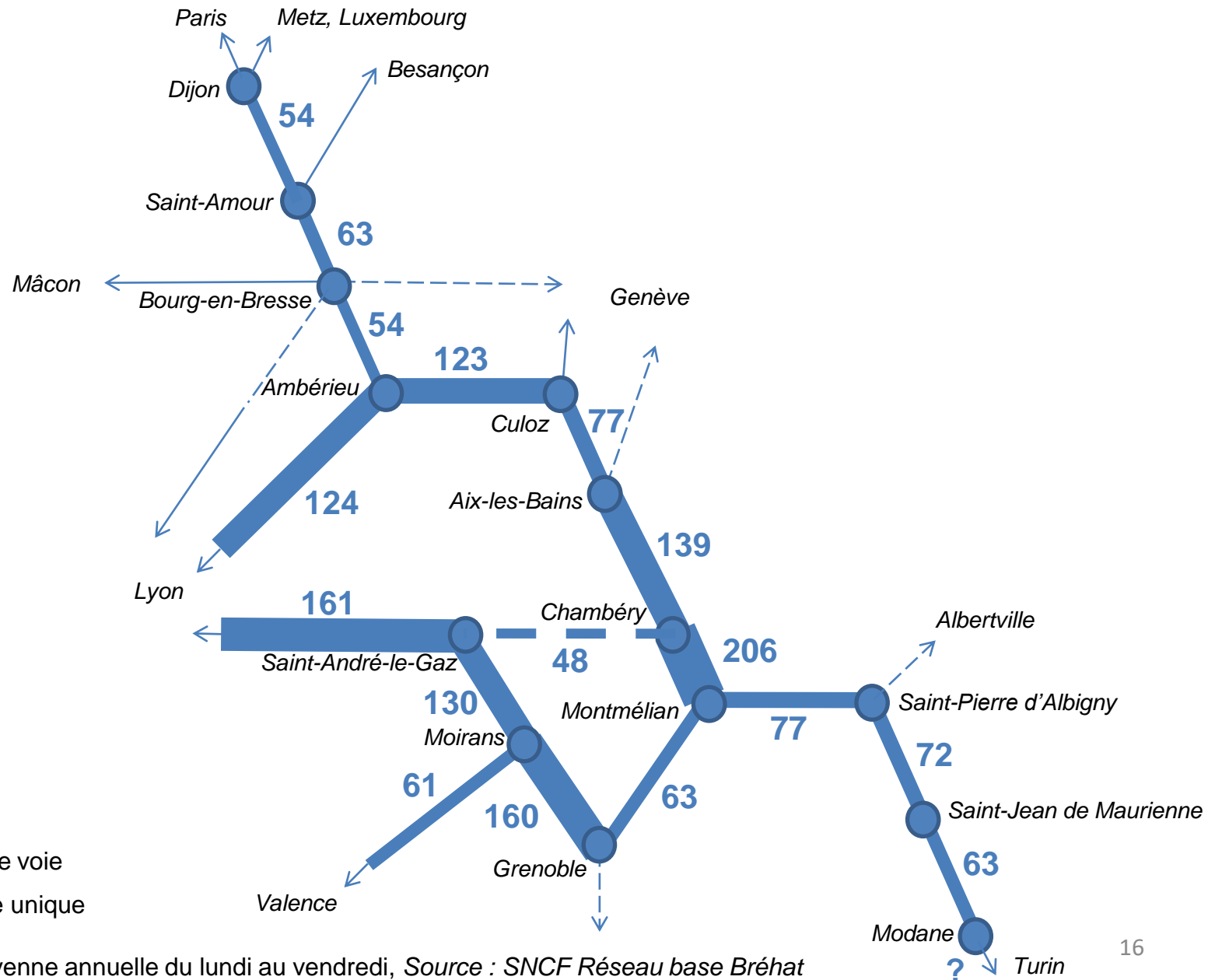
(*) Trains 2 sens, en moyenne annuelle du lundi au vendredi, Source : SNCF Réseau base Bréhat

ACCÈS ALPINS : NOMBRE DE TRAINS/JOUR EN 2006(*)



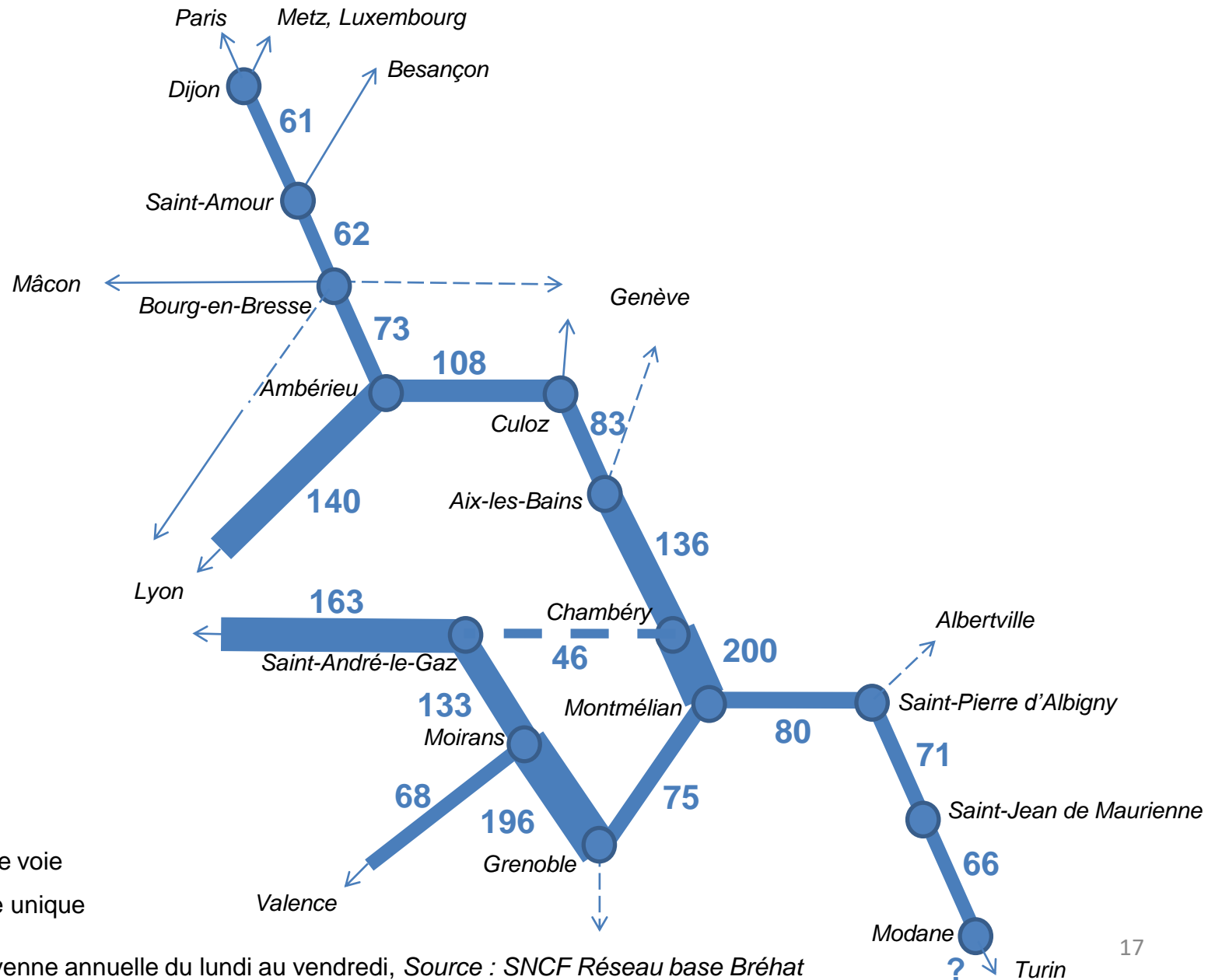
(*) Trains 2 sens, en moyenne annuelle du lundi au vendredi, Source : SNCF Réseau base Bréhat

ACCÈS ALPINS : NOMBRE DE TRAINS/JOUR EN 2009(*)



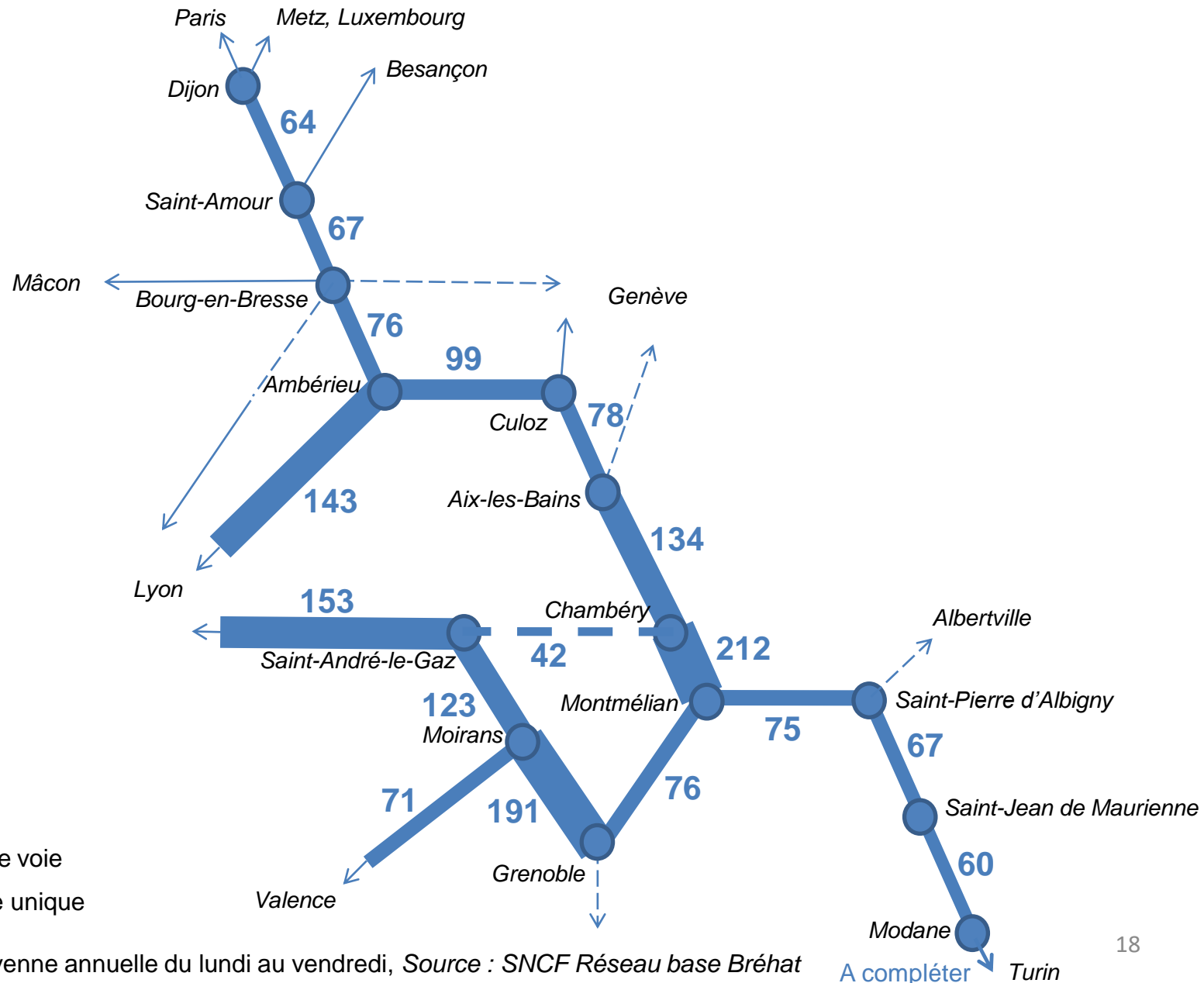
(*) Trains 2 sens, en moyenne annuelle du lundi au vendredi, Source : SNCF Réseau base Bréhat

ACCÈS ALPINS : NOMBRE DE TRAINS/JOUR EN 2012(*)



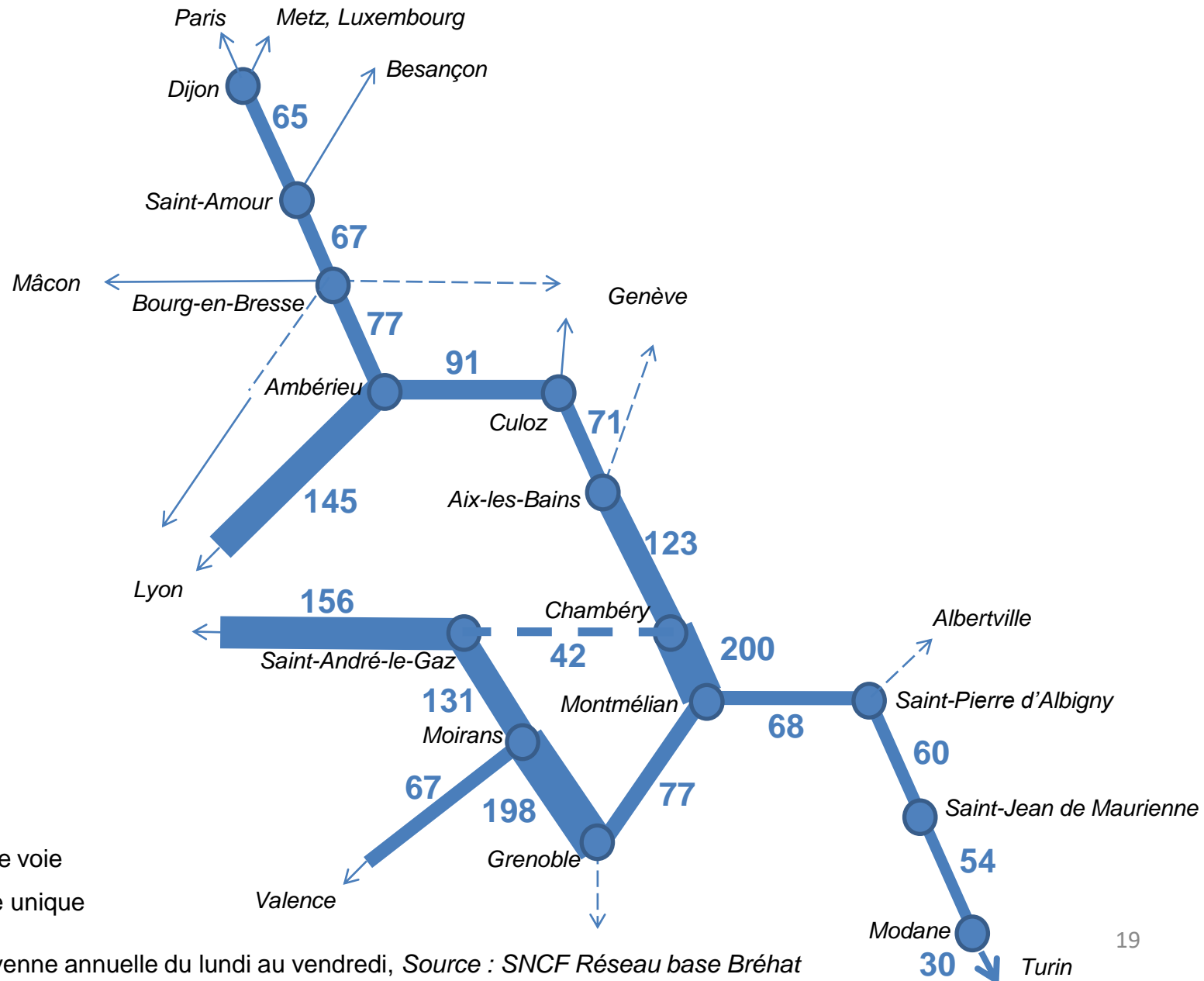
(*) Trains 2 sens, en moyenne annuelle du lundi au vendredi, Source : SNCF Réseau base Bréhat

ACCÈS ALPINS : NOMBRE DE TRAINS/JOUR EN 2015(*)



(*) Trains 2 sens, en moyenne annuelle du lundi au vendredi, Source : SNCF Réseau base Bréhat

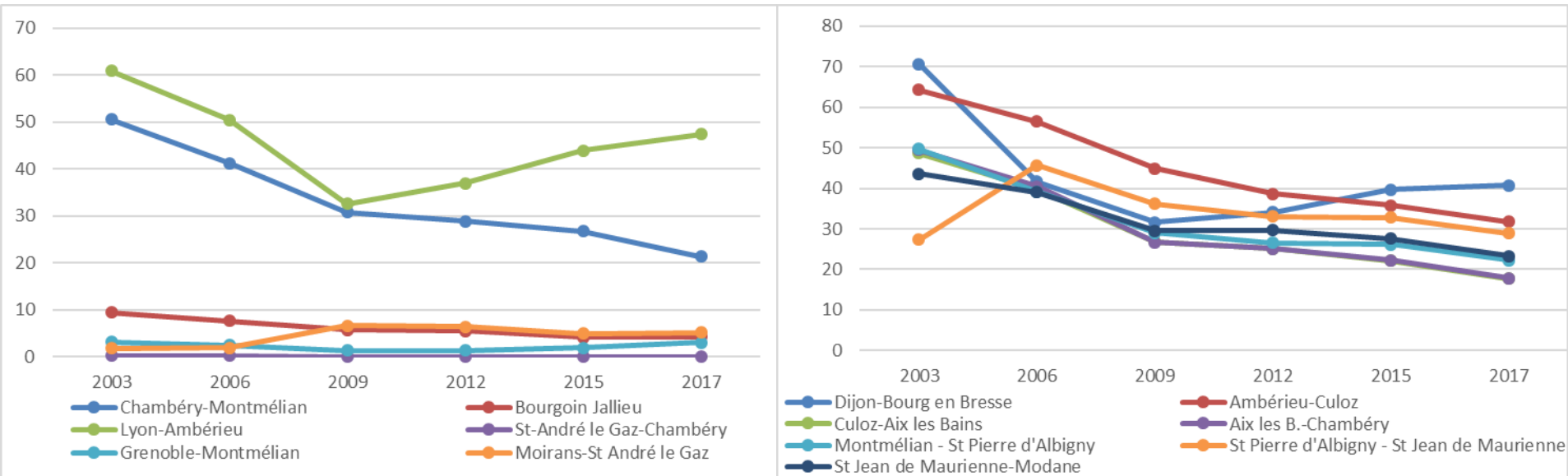
ACCÈS ALPINS : NOMBRE DE TRAINS/JOUR EN 2017(*)



(*) Trains 2 sens, en moyenne annuelle du lundi au vendredi, Source : SNCF Réseau base Bréhat

EVOLUTION DES CIRCULATIONS ACCÈS ALPINS : LE FRET

Trains 2 sens / jour de semaine

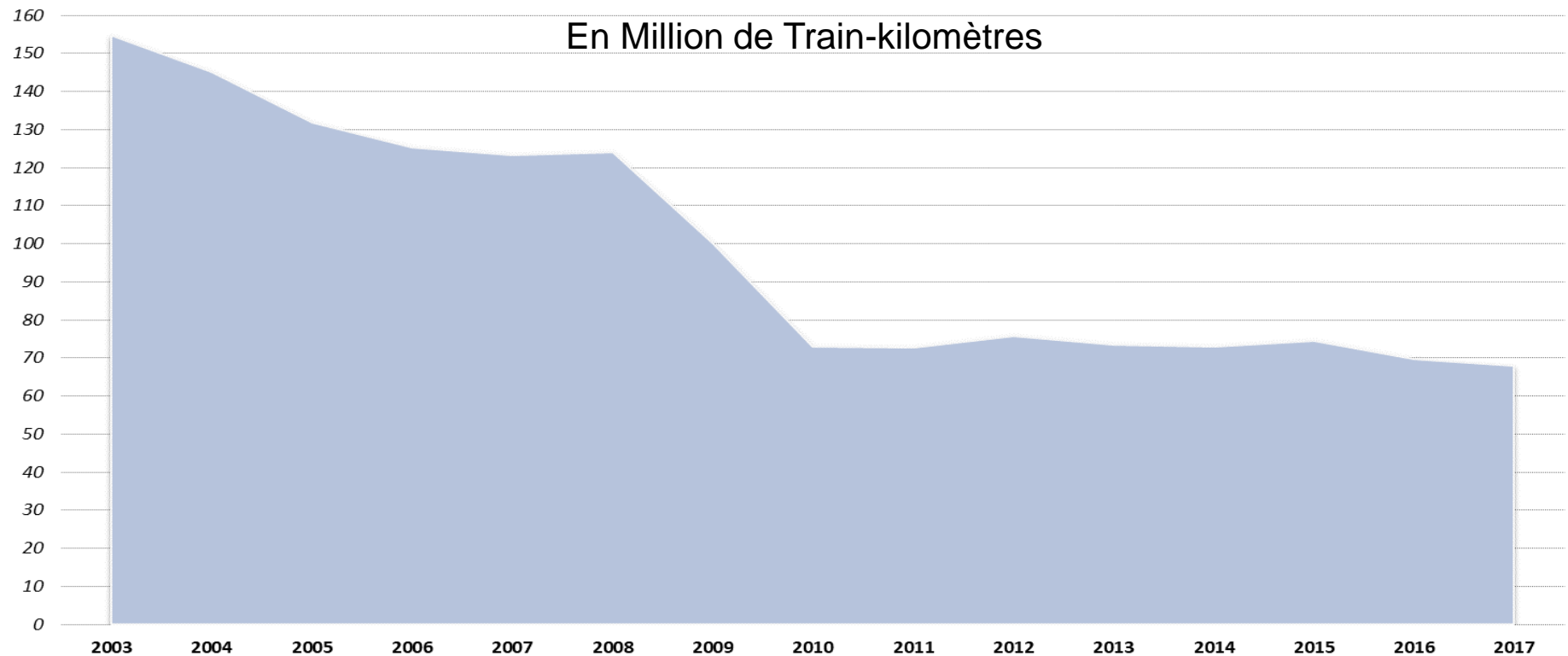


Quelques axes pas ou très peu concernés par le fret (Grenoble-Montmélian, St-André le Gaz-Chambéry, ..., en gros la partie Sud-Est du réseau)

Une **diminution des trafics sur tous les axes avec fret**, à noter toutefois que le trafic reprend sur Lyon-Ambérieu et Dijon-Bourg-en-Bresse depuis 2009 (trafic Nord-Sud ?)

Un contexte de baisse au niveau national également (cf. graphique page suivante)

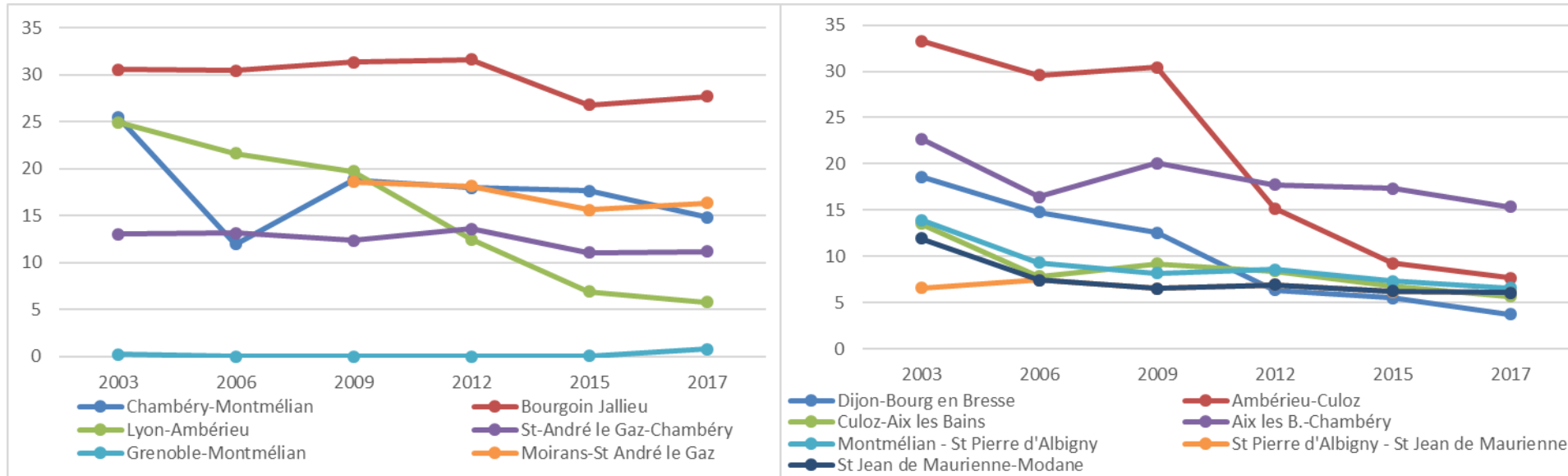
EVOLUTION DU TRAFIC FERROVIAIRE FRET EN FRANCE SUR 2003 - 2017



Une diminution sensible des train-kilomètres fret jusqu'en 2010, stabilisée depuis, une diminution en partie due à un meilleur remplissage des trains

EVOLUTION DES CIRCULATIONS ACCÈS ALPINS : LES GRANDES LIGNES

Trains 2 sens / jour de semaine

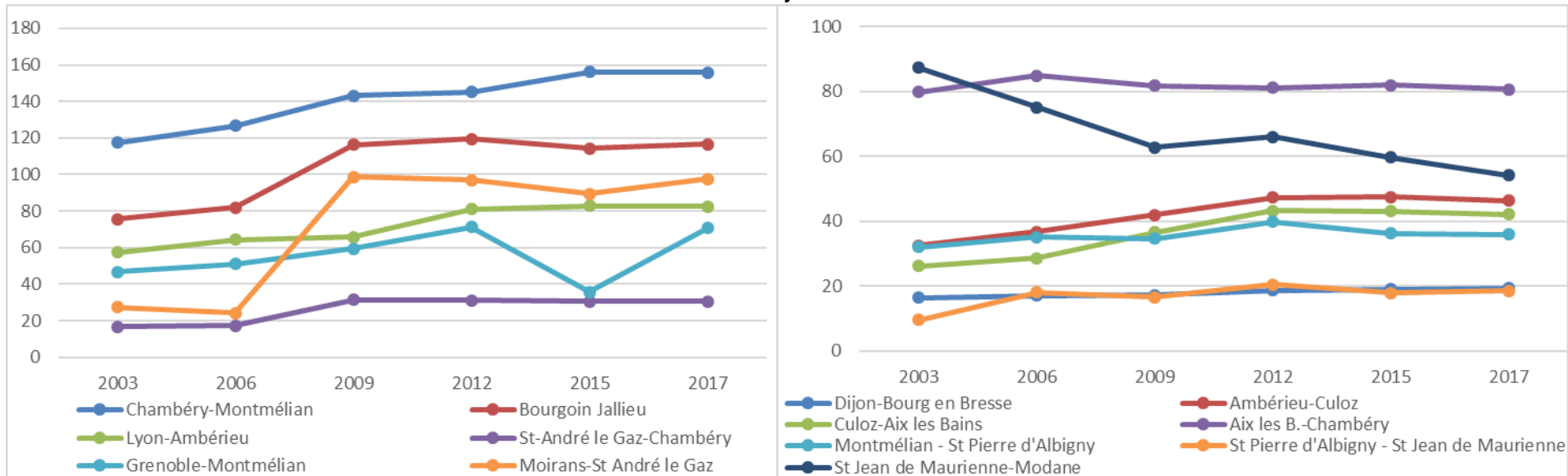


Globalement, **une tendance à la baisse légère**

Une baisse plus forte sur les sections Lyon–Ambérieu, Ambérieu-Culoz et Dijon-Bourg-en-Bresse (impact de la mise en service du TGV Rhin-Rhône fin 2011 et Haut-Bugey fin 2010)

EVOLUTION DES CIRCULATIONS ACCÈS ALPINS : LES TER

Trains 2 sens / jour de semaine

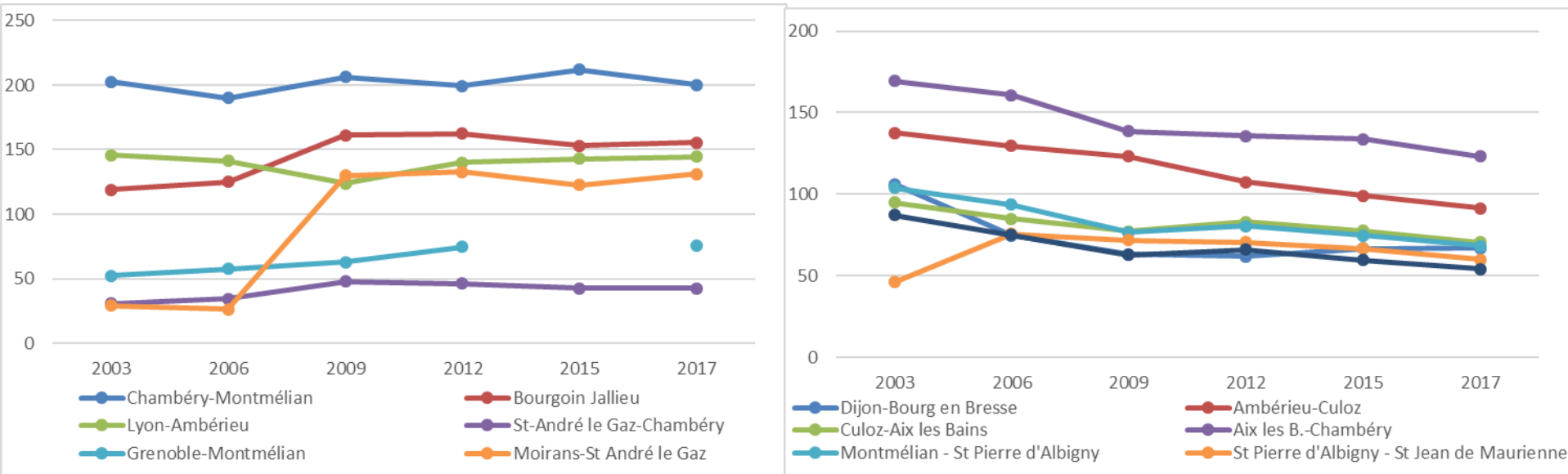


Sur presque toutes les sections, une **augmentation, avec des croissances fortes** sur certaines comme Chambéry-Montmélian, Bourgoin-Jallieu, Moirans-St André le Gaz, Lyon-Ambérieu (montée en charge des TER périurbains)

Sur certaines sections de l'axe Dijon – Modane, en amont d'Ambérieu et en aval de Montmélian, le trafic TER reste constant et peut même être décroissant (Saint-Jean de Maurienne-Modane par exemple)

EVOLUTION DES CIRCULATIONS ACCÈS ALPINS : EN SYNTHÈSE L'ENSEMBLE DES CIRCULATIONS

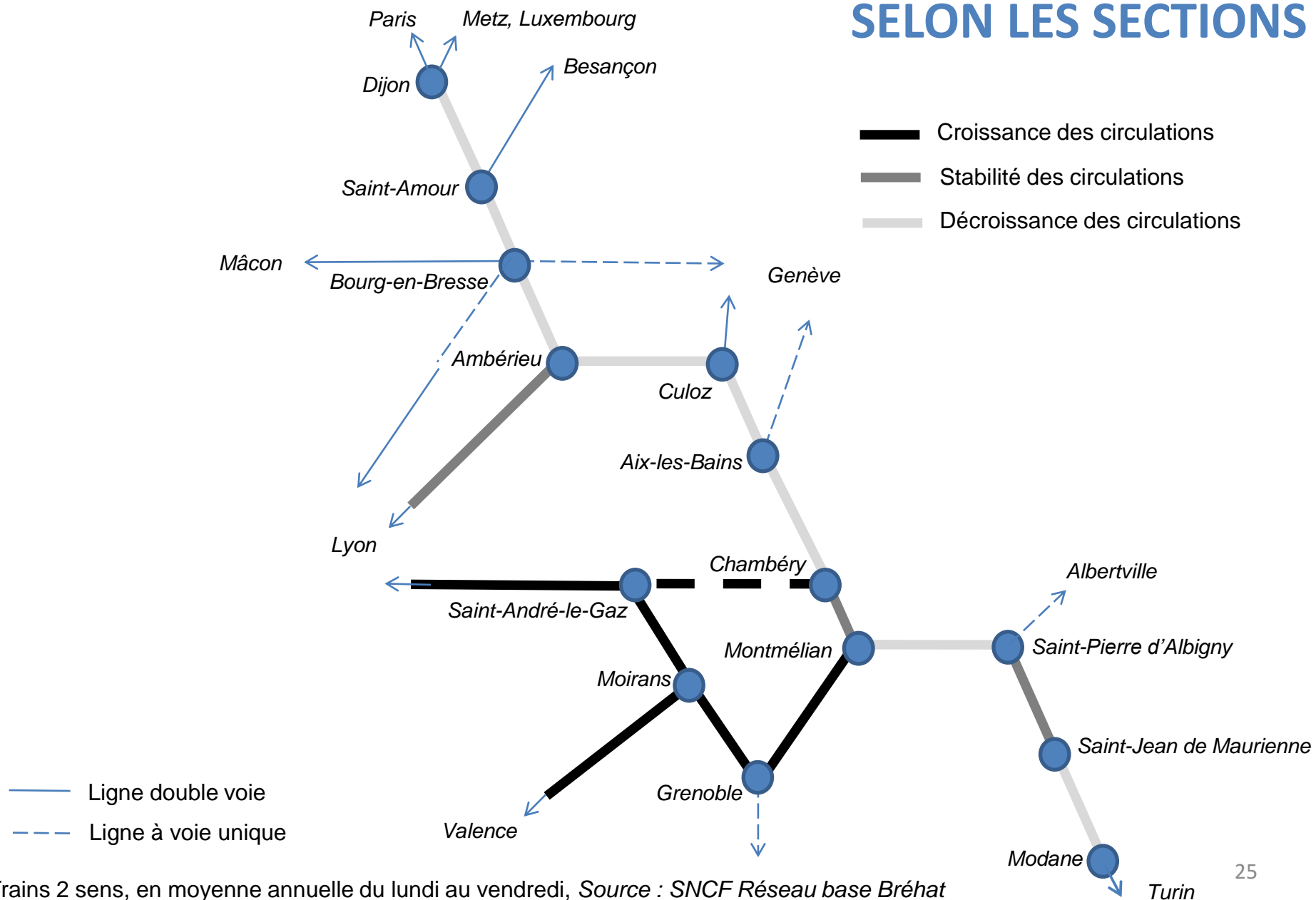
Trains 2 sens / jour de semaine



Résultat d'évolutions différenciées des différents types de trafics :

- **Des axes avec un trafic en croissance** (ou stable), singulièrement autour des grandes agglomérations, où la croissance des TER est forte et « compense » les pertes du fret lorsqu'il est présent et la baisse tendancielle des services Grandes Lignes
- **Des sections où le trafic a décru** sur la période 2003-2017 sous l'effet de la décroissance générale des circulations fret et de la baisse tendancielle des services Grandes Lignes (+ effet des TGV Haut-Bugey et Rhin-Rhône en Rhône-Alpes)

ACCÈS ALPINS : EVOLUTION 2003-2017 DES CIRCULATIONS SELON LES SECTIONS



(*) Trains 2 sens, en moyenne annuelle du lundi au vendredi, Source : SNCF Réseau base Bréhat

EN SYNTHÈSE SUR L'ÉVOLUTION DE L'USAGE DE LA CAPACITÉ DES ACCÈS ALPINS SUR LES 15 DERNIÈRES ANNÉES

Une conclusion mitigée :

- des sections où la charge a diminué, d'autres où elle s'est accrue (ou maintenue)
- un axe Dijon – Modane qui, sur de nombreuses sections, s'allège mais pas dans sa section centrale entre Chambéry et Montmélian
- Les autres accès aux Alpes par Lyon ou par Grenoble se sont fortement chargés
- **Un trafic devenu très hétérogène** (mélange de circulations rapides et lentes) et à **exploitation plus contrainte** (cadencement des circulations voyageurs notamment, horaires des trains de voyageurs « moins faciles à adapter » que ceux des trains de fret), ce qui peut entraîner une diminution du nombre de circulations admissibles par les lignes

DÉROULÉ DE LA RÉUNION

- 1) Premiers éléments de suivi des trafics (Alain Chausse, SNCF Réseau)
- 2) Zoom sur le fret
 - Quelques chiffres de circulations (Alain CHAUSSE, SNCF Réseau)
 - Etat des lieux, enjeux et perspectives pour le fret alpin vu par un opérateur (Vincent Pichou, Direction du fret SNCF)
- 3) Le tunnel du Mont Cenis (Frédéric Ricard, CGEDD)

LES CIRCULATIONS FRET SUR LES ACCÈS ALPINS EN 2017(*)



(*) Trains 2 sens 2017, en moyenne annuelle du lundi au vendredi, Source : SNCF Réseau base Bréhat

SYNTHÈSE CIRCULATIONS FRET SUR LES ACCÈS ALPINS

Plus d'une quarantaine de trains 2 sens chaque jour sur la ligne de la Bresse en échange avec le Nord, davantage (près de cinquante) sur la ligne Lyon – Ambérieu en échange avec la région lyonnaise et le Sud

Ambérieu situé sur l'axe fret Nord-Sud, son rôle de retraitement des trains et la principale porte d'entrée – sortie du fret pour le périmètre alpin

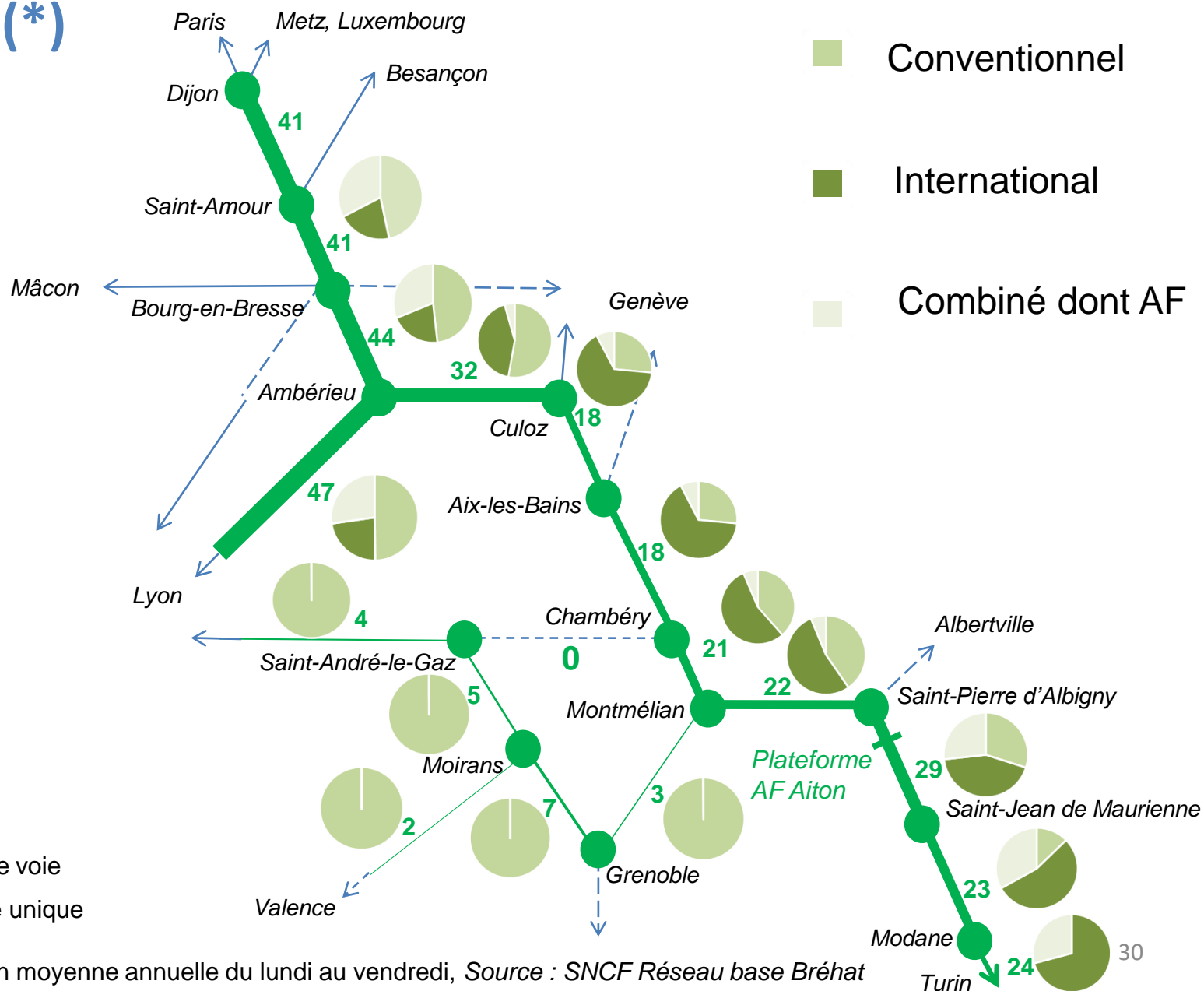
Le fret peu présent au Sud-est du réseau, quelques échanges entre Grenoble et la région de Lyon et Valence, mais très peu de trains traversant au-delà en échange avec la Savoie

A partir d'Ambérieu, une bonne trentaine de trains 2 sens chaque jour en échange avec les Alpes, dont une quinzaine avec la région de Genève (Eaux d'Evian notamment) et une vingtaine avec Chambéry, la Maurienne, Albertville

En Maurienne, l'autoroute ferroviaire alpine (+7 trains/jour 2 sens), quelques dessertes locales et recompositions de convois (rampe de la Maurienne par exemple)

En moyenne, 24 trains fret/jour 2 sens sous le tunnel du Mont Cenis en 2017, ce chiffre étant en croissance en 2018 notamment grâce à la mise en exploitation de l'autoroute ferroviaire Calais – Orbassano début novembre (+4 trains/jour)

LES TYPES DE CIRCULATIONS FRET SUR LES ACCÈS ALPINS EN 2017(*)



(*) Trains 2 sens 2017, en moyenne annuelle du lundi au vendredi, Source : SNCF Réseau base Bréhat

SYNTHÈSE TYPE DE TRAFIC FRET

Une décomposition des trafics pouvant poser question (que recouvre réellement les trafics internationaux ? Ambiguïté avec les autres catégories conventionnel et combiné ?)

Elle autorise toutefois de premiers éclairages :

- les trafics en échange avec le périmètre alpin sont plutôt conventionnels
- Le transport combiné est bien présent cependant sur l'axe Nord-Sud, une quinzaine de convois passent à Ambérieu
- Le transport combiné se renforce sur l'axe transalpin avec l'autoroute ferroviaire de la Maurienne

PRINCIPAUX SILLONS FRET SOUS LE TUNNEL DU MONT CENIS EN 2017 (SILLON/JOUR)

Avec Aiton	7
Avec Sibelin et Vénissieux	2
Avec Ambérieu	1
Avec Perrigny	1
Avec région parisienne (Noisy-le-Sec, Valenton)	2
Modane ↔ Italie	12

(chiffres arrondis)

PRINCIPAUX SILLONS FRET A AMBÉRIEU EN 2017 (SILLON/JOUR)

O-D courtes	
Ambérieu ↔ Sibelin / Vénissieux	5
Chambéry ↔ Sibelin	1
Genevois ↔ Sibelin	1,5
Modane / St-Jean de Maurienne ↔ Sibelin / Vénissieux	6,5
O-D longue distance	
Ambérieu ↔ Miramas	1,5
Région grand Est (Nancy, ...) ↔ Région Sud	2,5
Région Hauts de France ↔ Avignon	2,6
Valenton ↔ Avignon	4
Calais ↔ Le Boulou	1
Luxembourg ↔ Le Bolou	3,2
Perrigny ↔ région de Marseille-Fos	2
Hauts de France ↔ Sibelin	3
Gevrey ↔ Sibelin	1
Région Hauts de France ↔ Région de Marseille-Fos	2,4
Région IDF ↔ Région de Marseille-Fos	3,8
Luxembourg ↔ Lyon Guillotière	1
Hauts de France ↔ Vénissieux	1,5

(chiffres arrondis)

PRINCIPAUX SILLONS FRET A CULOZ EN 2017 (SILLON/JOUR)

O-D courtes	
Ambérieu ↔ Albertville	1
Ambérieu ↔ Bellegarde	2
Ambérieu ↔ Culoz / Chambéry	1,5
Ambérieu ↔ Modane	5
Ambérieu ↔ Publier	9
Ambérieu ↔ Viry	2
Modane ↔ Sibelin	3
Modane ↔ Vénissieux	1,5
Pougny Chancy ↔ Sibelin	1,5
St-Jean de Maurienne ↔ Sibelin	2
O-D longue distance	
Modane ↔ Noisy-le-Sec	1,5
Modane ↔ Perrigny	1,5
Modane ↔ Valenton	1,5

(chiffres arrondis)

DÉROULÉ DE LA RÉUNION

- 1) Premiers éléments de suivi des trafics (Alain Chausse, SNCF Réseau)

- 2) Zoom sur le fret
 - Quelques chiffres de circulations (Alain CHAUSSE, SNCF Réseau)
 - Etat des lieux, enjeux et perspectives pour le fret alpin vu par un opérateur (Vincent Pichou, Direction du fret SNCF)

- 3) Le tunnel du Mont Cenis (Frédéric Ricard, CGEDD)

DÉROULÉ DE LA RÉUNION

- 1) Premiers éléments de suivi des trafics (Alain Chausse, SNCF Réseau)
- 2) Zoom sur le fret
 - Quelques chiffres de circulations (Alain CHAUSSE, SNCF Réseau)
 - Etat des lieux, enjeux et perspectives pour le fret alpin vu par un opérateur (Vincent Pichou, Direction du fret SNCF)
- 3) Le tunnel du Mont Cenis (Frédéric Ricard, CGEDD)

MERCI DE VOTRE ATTENTION