

OBSERVATOIRE DE LA SATURATION FERROVIAIRE ACCÈS ALPINS

Réunion du 24 mai 2023

RAPPEL DE LA LETTRE MINISTÉRIELLE DÉCIDANT LA CRÉATION DE L'OBSERVATOIRE ACCÈS ALPINS (MARS 2019)

*« Cet observatoire, (...), aura pour mission **d'objectiver la réalité des trafics ainsi que les capacités disponibles permises par les infrastructures actuelles et les règles d'exploitation, afin d'anticiper les éventuels phénomènes de saturation ou de difficultés d'exploitation et d'engager les investissements permettant de les prévenir.** »*

Rappel : l'observatoire travaille au maximum à l'horizon des « coups partis », soit à 5-10 ans (horizon de mise en service du tunnel de base)

DÉROULÉ DE LA RÉUNION

- 1) Suivi des trafics
- 2) Point d'avancement sur les études Accès alpins
- 3) Points sur le comité des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire

1. SUIVI DES TRAFICS

RAPPEL DES ÉVOLUTIONS SUR LES ANNÉES 2000 ET 2010

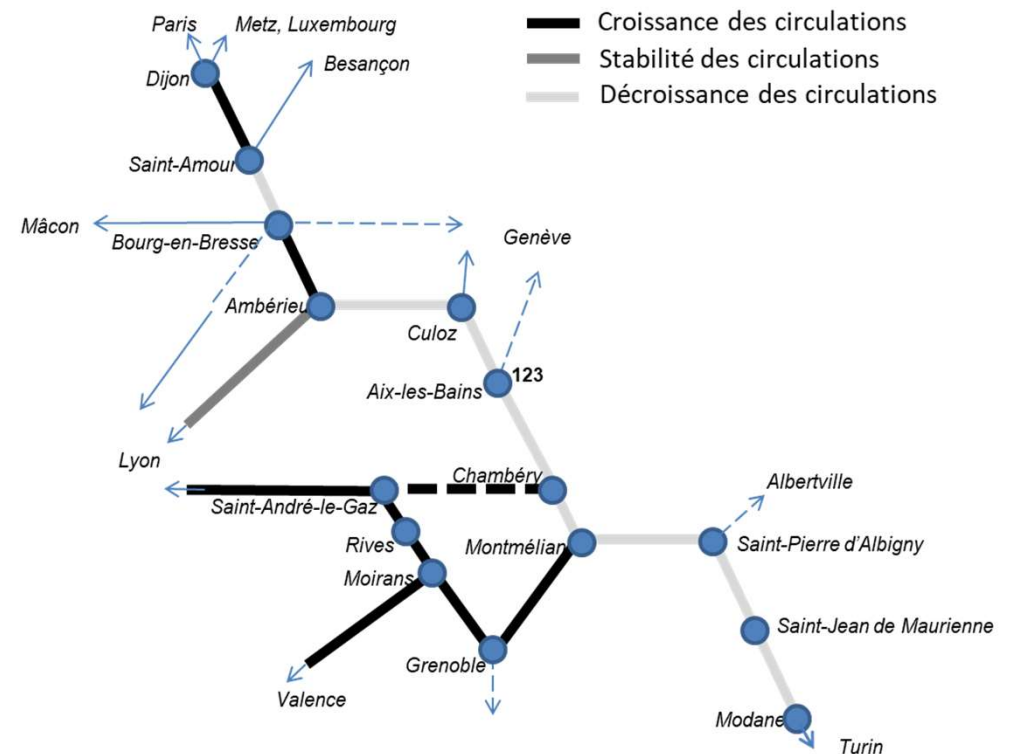
- **Entre 2003 et 2017** sur le périmètre des accès alpins :

- ✓ La charge des sections proches des aires urbaines (Lyon, Grenoble, Chambéry, Bourg, Dijon) s'accroît tandis que celle de l'axe Dijon - Modane a tendance à baisser

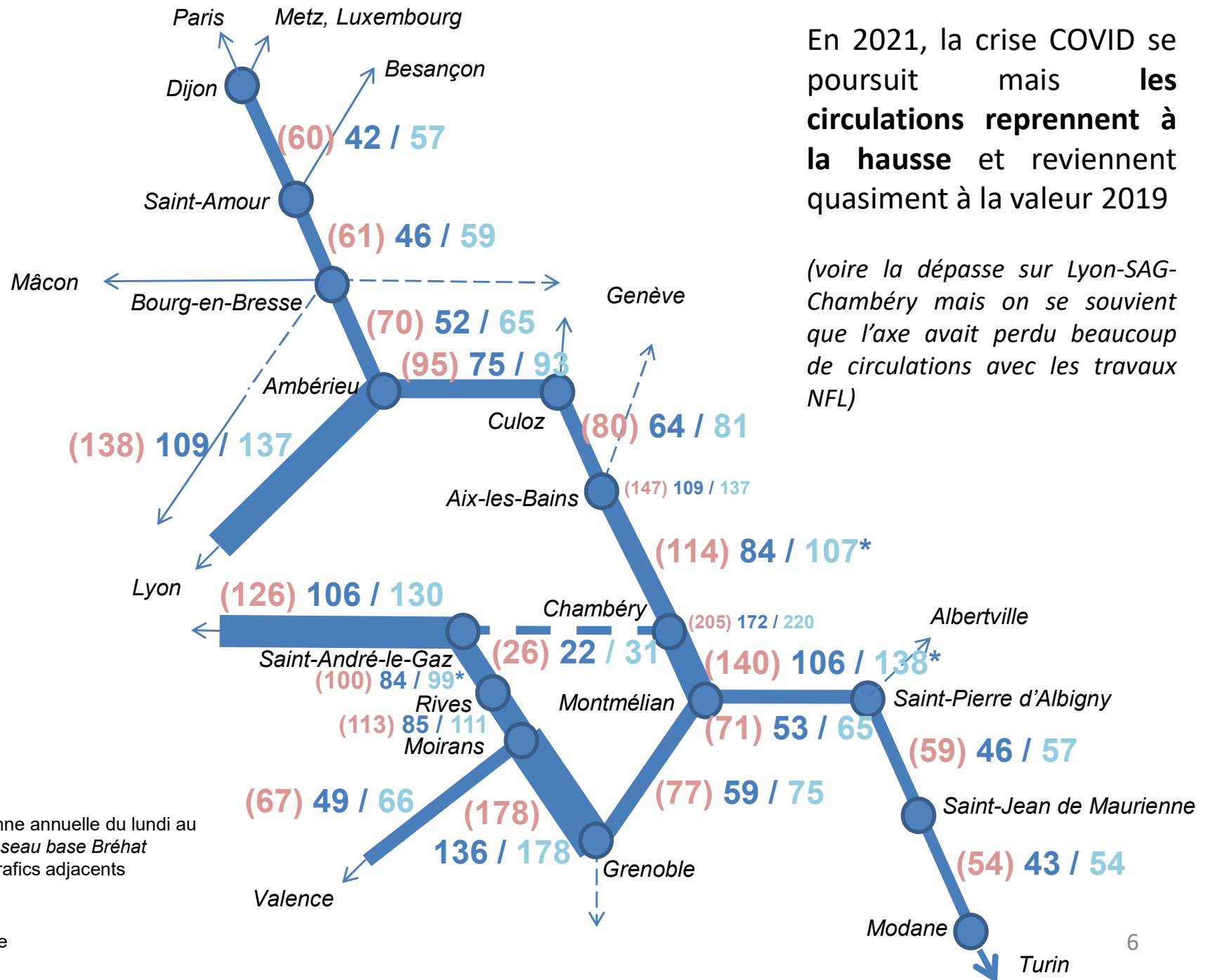
(Cela résulte de deux phénomènes : baisse en France du fret ferroviaire et croissance du TER notamment périurbain)

- ✓ Les accès aux Alpes par Lyon ou par Valence-Grenoble se sont donc fortement chargés
- ✓ Toutes choses égales par ailleurs, le réseau ferroviaire peut admettre moins de circulations du fait d'une plus forte mixité des trafics (mélange de circulations lentes et rapides)

- **Entre 2018 et 2020**, les circulations ont été très impactées par des grèves (2018, 2019, 2020), des travaux lourds notamment dans le nœud lyonnais, et la crise Covid, **il n'est donc pas possible de caractériser des évolutions**



ÉVOLUTION 2020 / 2021 (ET COMPARAISON À 2019)



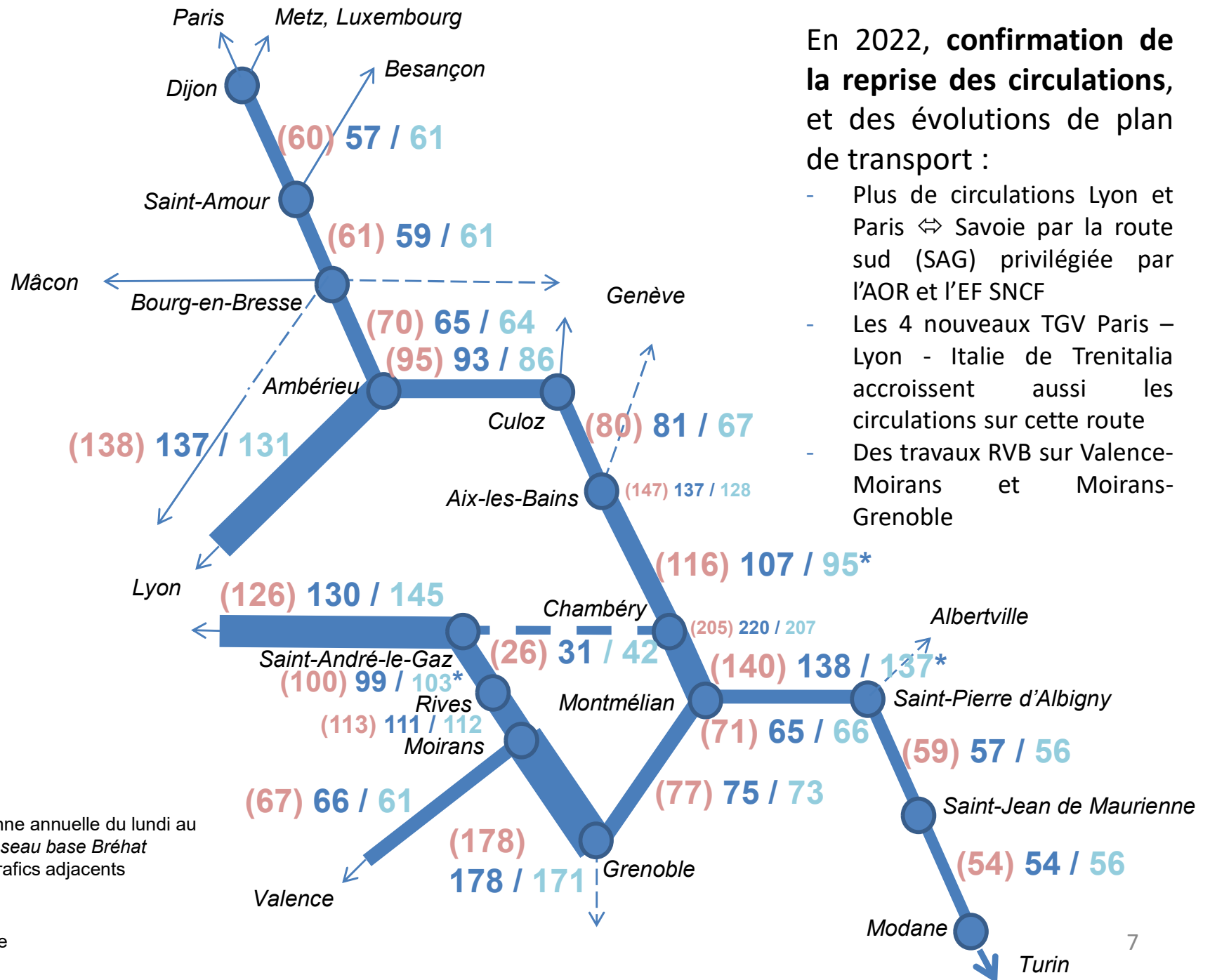
En 2021, la crise COVID se poursuit mais **les circulations reprennent à la hausse** et reviennent quasiment à la valeur 2019

(voire la dépasse sur Lyon-SAG-Chambéry mais on se souvient que l'axe avait perdu beaucoup de circulations avec les travaux NFL)

Trains 2 sens/jour, en moyenne annuelle du lundi au vendredi, Source : SNCF Réseau base Bréhat
 (*) Reconstitué à partir des trafics adjacents

- Ligne double voie
- - - Ligne à voie unique

ÉVOLUTION 2021 / 2022 (ET COMPARAISON À 2019)



En 2022, **confirmation de la reprise des circulations**, et des évolutions de plan de transport :

- Plus de circulations Lyon et Paris ↔ Savoie par la route sud (SAG) privilégiée par l'AOR et l'EF SNCF
- Les 4 nouveaux TGV Paris – Lyon - Italie de Trenitalia accroissent aussi les circulations sur cette route
- Des travaux RVB sur Valence-Moirans et Moirans-Grenoble

Trains 2 sens/jour, en moyenne annuelle du lundi au vendredi, Source : SNCF Réseau base Bréhat
 (*) Reconstitué à partir des trafics adjacents

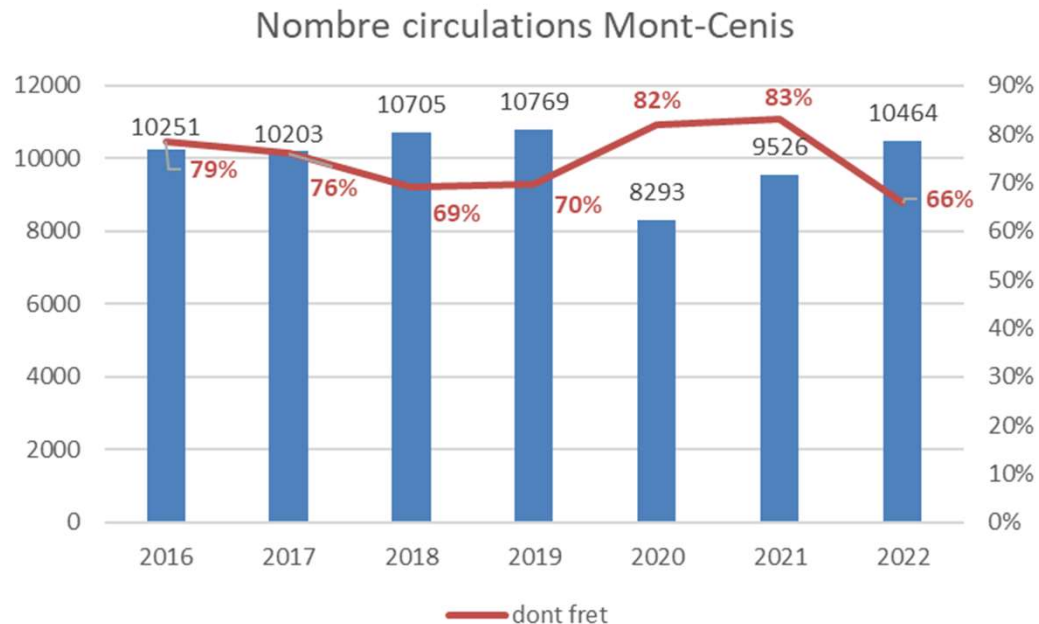
ÉVOLUTIONS 2019 – 2022 SELON LES CIRCULATIONS

	2019	2020	2021	2022
Lyon – Ambérieu				
TER	88	-19% 71	91	82
GL	3	-66% 1	2	2
Fret	40	-20% 32	40	44
Non com.	6	5	4	4
TOTAL	138	109	137	131
Culoz – Aix-les-Bains				
TER	48	-21% 38	50	42
GL	8	-50% 4	6	1
Fret	19	-16% 17	19	20
Non com.	5	5	5	4
TOTAL	80	64	81	67
Saint-Jean de Maurienne - Modane				
TER	15	-20% 12	16	13
GL	6	-50% 3	6	10
Fret	25	-16% 21	25	27
Non com.	7	6	7	6
TOTAL	54	43	54	56

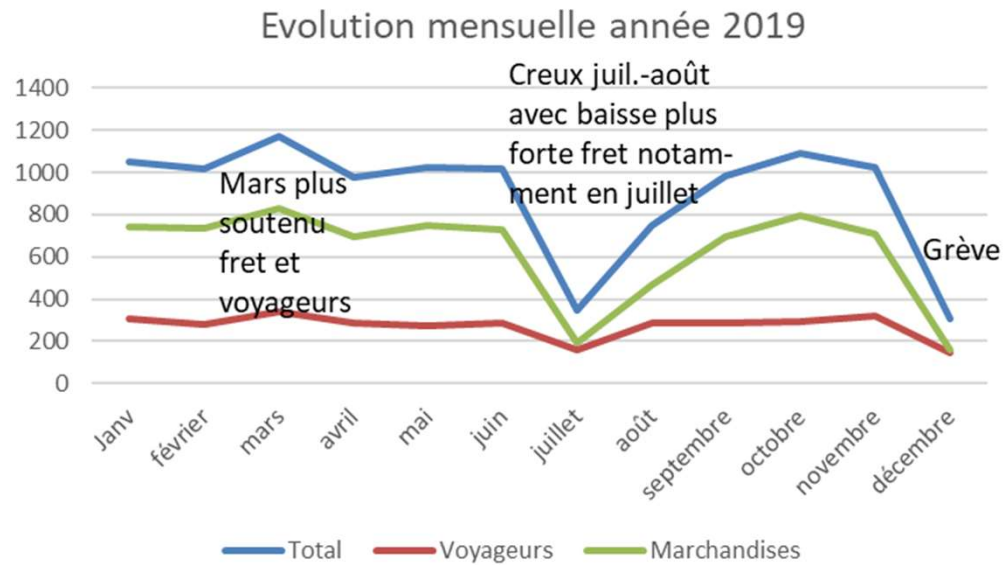
- En 2020, la crise Covid impacte **plus les circulations grandes lignes** (-50% au moins) que le fret et le TER (-20%)
- Le fret retrouve ses valeurs 2019 en 2021 et **est en croissance en 2022**
- Le TER retrouve aussi ses valeurs 2019 en 2021 (puis évolution « au gré » des souhaits de l'AOR, contraintes de production, travaux, ...)
- Les circulations GL se stabilisent aussi en 2021 mais sont **dépendantes des tendances des marchés** (ouverture, rationalisation, choix d'itinéraire, ...)

CIRCULATIONS SOUS LE TUNNEL DU MONT-CENIS

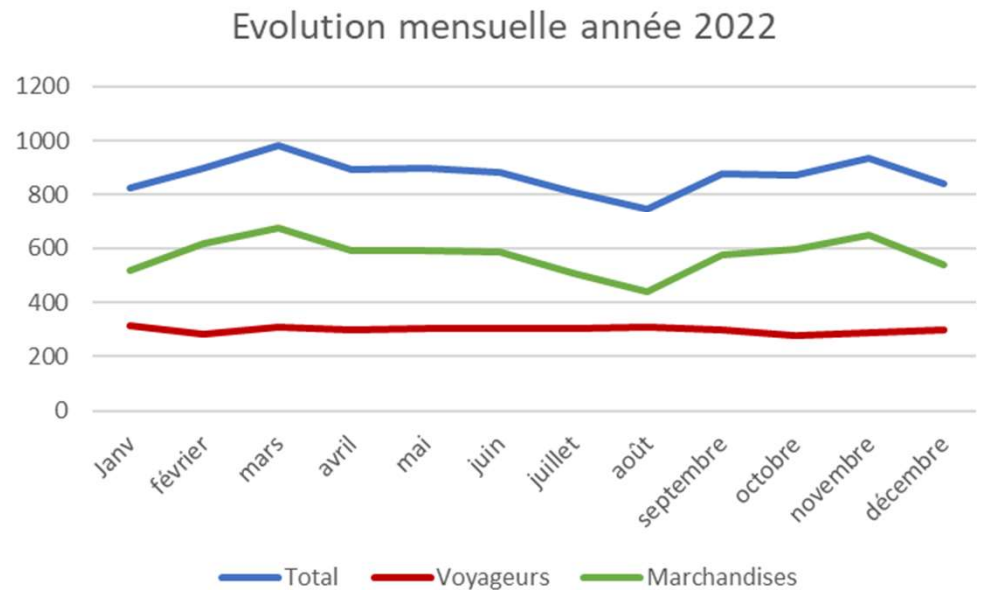
- Sur la période 2016 – 2022 :
 - ✓ La crise Covid semble interrompre une légère tendance à la croissance (desserte voyageurs régionale coté italien en sept. 2017, AF Calais-Orbassano en nov. 2018)
 - ✓ Baisse de la part du fret (sauf période Covid) : desserte régionale côté italien jusqu'en 2020 puis arrivée de Trenitalia en décembre 2021
 - ✓ Quasi retour aux circulations 2019 en 2022



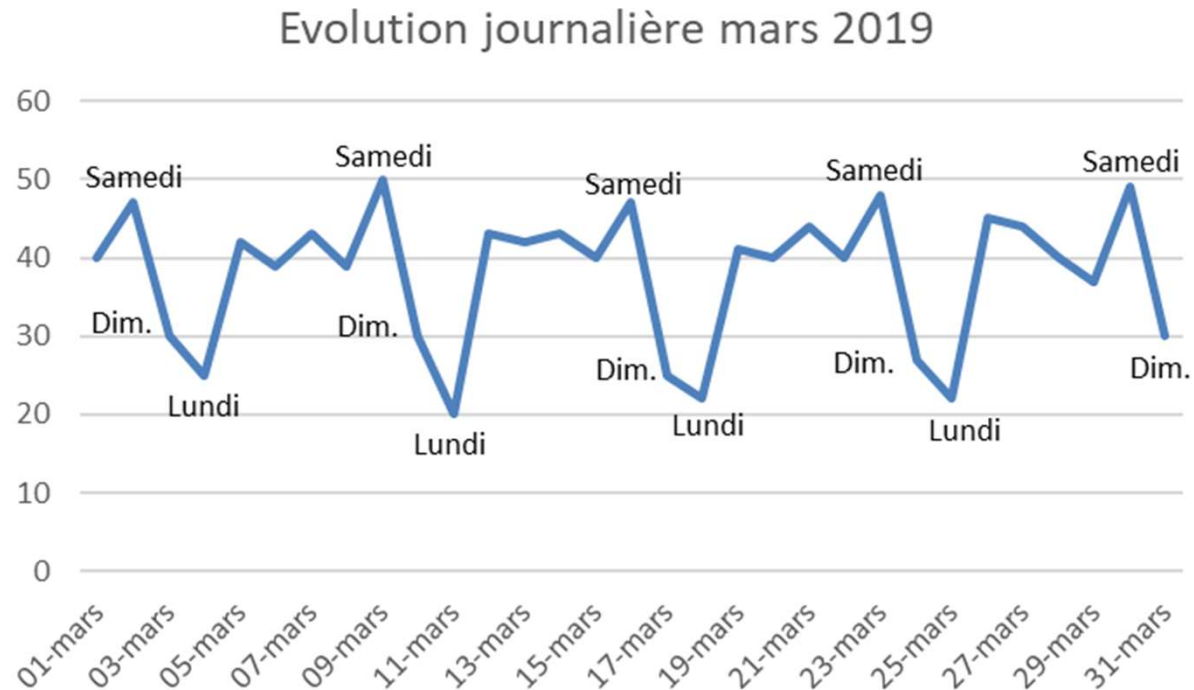
CIRCULATIONS MONT-CENIS : SAISONNALITÉS



- Une **forte saisonnalité** dans l'année notamment un creux en juillet et août



CIRCULATIONS MONT-CENIS : SAISONNALITÉS



- Une **forte saisonnalité sur la semaine également** : pic le samedi, creux le dimanche et lundi (décalage lié au fret long parcours, saut de nuit du combiné)

CIRCULATIONS MONT-CENIS : TRAFICS JOURNALIERS

En 2019	Nombre de trains par jour
TMJA	30
TMJA hors juillet-août et décembre (grèves)	34
Mardi au samedi hors juillet-août et décembre (grève)	38
Trafic max	50 (6 jours en 2019)

- Un nombre de trains journaliers (2 sens) variant entre 30 (TMJA) et près de 40 (JOB) en 2019
- En 2022, un TMJA un peu plus proche du trafic JOB (lundi à vendredi) autour de 30 (moins de pointe le samedi, de creux le dimanche, du fait des nouvelles circulations voyageurs internationales)

RAPPEL PREMIÈRE ÉVALUATION CAPACITAIRE

- L'intensité d'utilisation actuelle de l'infrastructure est très variable selon les sections du réseau
- Trois « verrous » avec des taux d'utilisation élevés à la période de pointe : Lyon-Ambérieu, Moirans-Grenoble et Chambéry-Montmélian. Ils contraignent la croissance des circulations à l'intérieur de ces sections mais aussi les circulations long parcours qui doivent les traverser
- Il reste des marges de développement (faibles) sur les itinéraires long parcours du périmètre, sauf sur l'itinéraire Lyon Saint-Clair-Ambérieu-Modane où les contraintes semblent se cumuler (notamment entre celles sur la section Lyon-Ambérieu et celles sur le secteur de Chambéry)
- Il convient de vérifier que ces marges de développement répondent aux besoins futurs, toutes circulations confondues (cf. point suivant sur les études d'exploitation menées sous l'égide du Copil accès alpins)
- A noter deux autres contraintes particulières sur la capacité du réseau : les besoins de travaux croissants (tunnel international, régénération), la capacité réduite du tunnel du Mont-Cenis notamment pour des raisons de sécurité
- C'est le cumul de ces contraintes qui *in fine* peut constituer un obstacle au développement des trafics notamment long parcours. C'est donc l'objectif de les lever une à une progressivement : tunnel international, aménagement réseau existant (point suivant), ...

2. POINT AVANCEMENT SUR LES ÉTUDES ACCÈS ALPINS

ACTUALITÉS :

RAPPORT COI OFFICIELLEMENT REMIS AU GOUVERNEMENT LE 24 FÉVRIER 2023



**Investir plus et mieux dans
les mobilités pour réussir
leur transition**

Rapport de synthèse : stratégie 2023-2042
et propositions de programmation

POSITION GOUVERNEMENT (DISCOURS E. BORNE 24/02/2023)

Présentation du plan d'avenir pour les transports

- Deux ambitions :
 - Priorité aux transports du quotidien
 - Décarbonation des transports
- Priorité au ferroviaire 100 Md€ d'ici 2040
- Scénario planification écologique retenu
- Déploiements des RER métropolitains

EXTRAIT RAPPORT COI

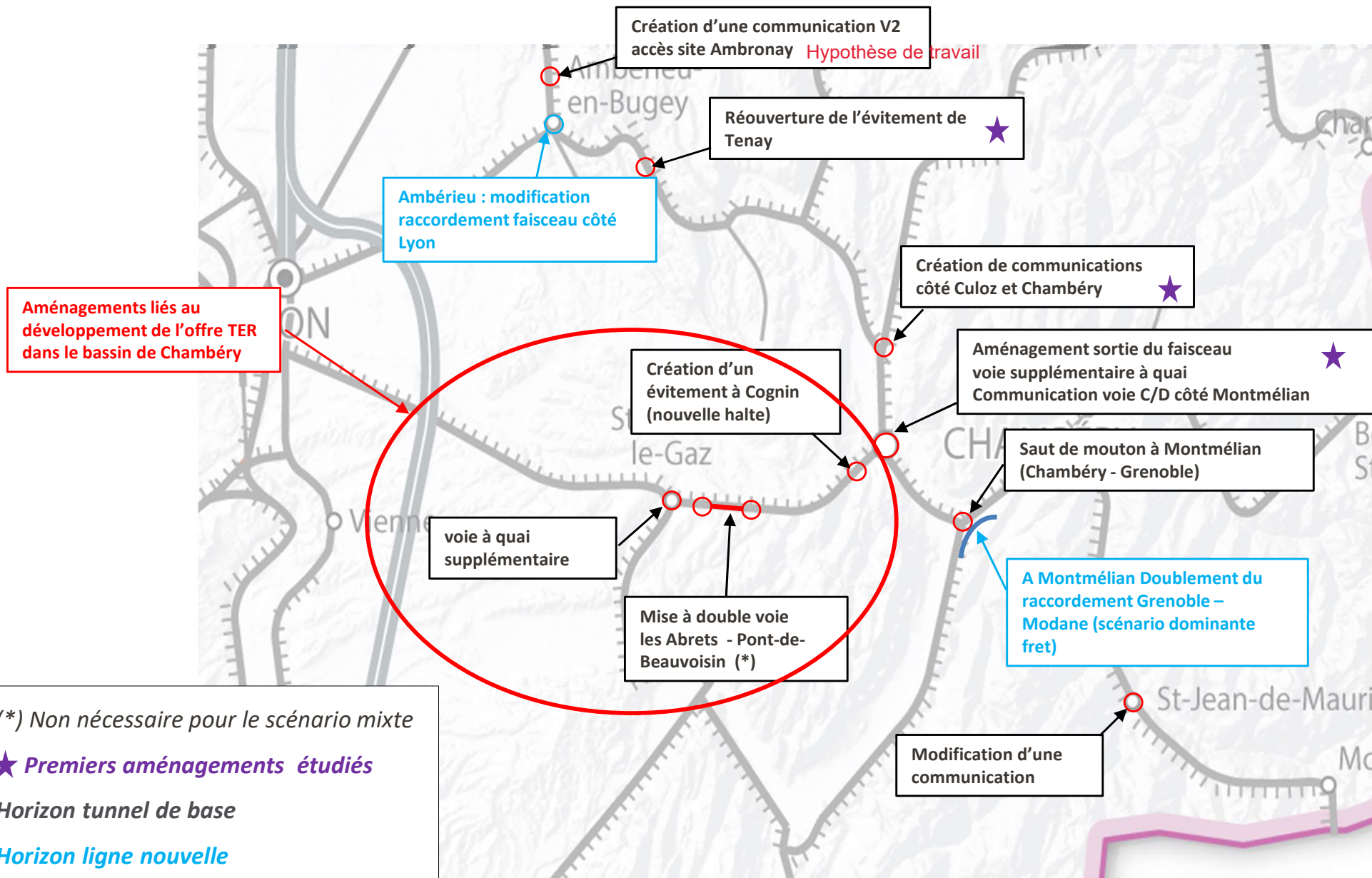
Le COI recommande, dans la continuité du COI 2018, qu'une forte priorité soit accordée aux trois projets qui permettront au tunnel de base Lyon-Turin de bénéficier d'accès suffisamment capacitaires à moyen terme, afin qu'ils puissent être mis en service avant le tunnel : modernisation de la ligne Dijon-Modane, mise à 4 voies Saint-Fons-Grenay, nouveau franchissement du Rhône et CFAL Nord, tout en bénéficiant à tous les autres types de trafic.

Le Conseil prend en compte :

- dans le scénario Planification écologique, le report des études pour de nouveaux accès en tunnel au quinquennat 2028-2032, pour un début de réalisation à partir de 2038, et une livraison au plus tôt vers 2045 ;
- dans le scénario Priorités aux infrastructures, l'engagement des études au quinquennat 2023-2027, pour un engagement de premiers travaux au quinquennat 2028-2032, permettant une livraison vers 2042 ;
- dans le scénario de cadrage budgétaire, le report des études au quinquennat 2033-2037, pour un engagement des travaux au plus tôt en fin de quinquennat 2038-2042 et une livraison vers 2050.

Le COI préconise également de poursuivre les études sur des aménagements plus modestes, mais qui pourraient procurer plus rapidement des bénéfices en termes de robustesse et de capacité pour tous les trafics, à discuter dans le cadre de la plateforme services et infrastructures Rhône-Saône, dans l'attente des lignes nouvelles (3^e voie au-delà de Grenay, section Saint-André-le-Gaz – Chambéry ...).

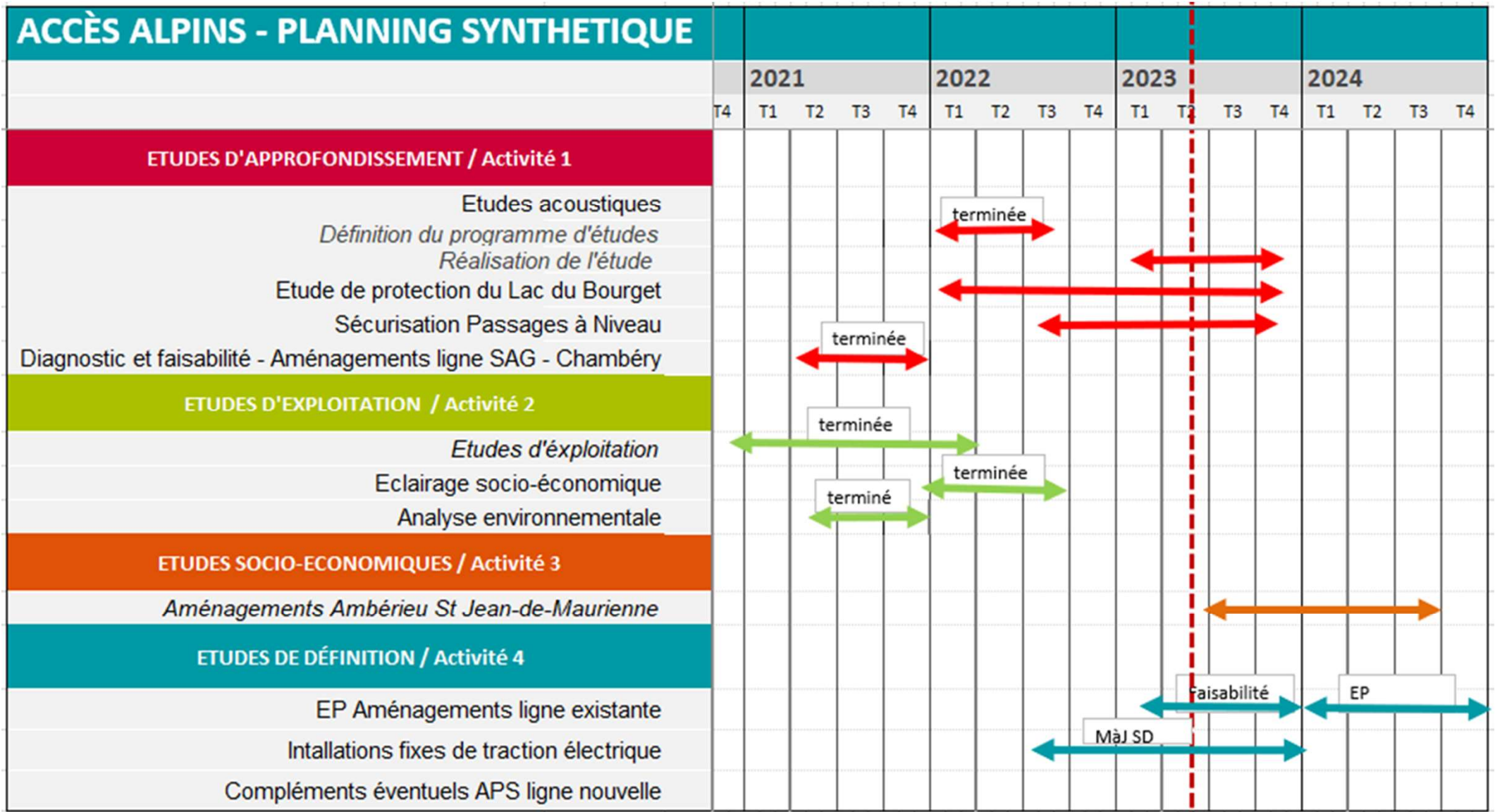
LES AMÉNAGEMENTS SUR LE RÉSEAU EXISTANT



LES AUTRES AMÉNAGEMENTS NÉCESSAIRES SUR LE RESEAU

- Renforcement des installations traction électrique
- Modification de l'accès plateforme Aiton AVP
- Mesures d'accompagnement :
 - Sécurisation lac du Bourget
 - Sécurisation des passages à niveau
 - Protection acoustique

PLANNING GÉNÉRAL



3. COMITÉ DES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE

COMITÉ DES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE

Ce comité était prévu par le traité entre la France et l'Italie de 2012

Il a été mis en place par la Commission Intergouvernementale (CIG) Italie-France pour l'axe ferroviaire Lyon-Turin lors de la séance du 23 juin 2022

Principaux objectifs :

- Optimiser la gestion de la ligne existante entre Turin et Ambérieu d'ici l'ouverture du tunnel de base pour augmenter autant que possible le fret ferroviaire et, de manière plus globale, les trafics
- Partager un modèle « unitaire » commun pour l'exploitation de l'ensemble du tronçon Lyon-Turin comprenant les deux tronçons de passage (le Tunnel de Base et la ligne historique entre Saint Jean de Maurienne et Bussoleno)



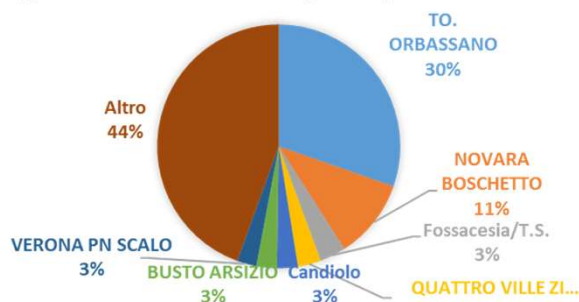
COMITÉ DES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE

Diagnostic de la ligne existante

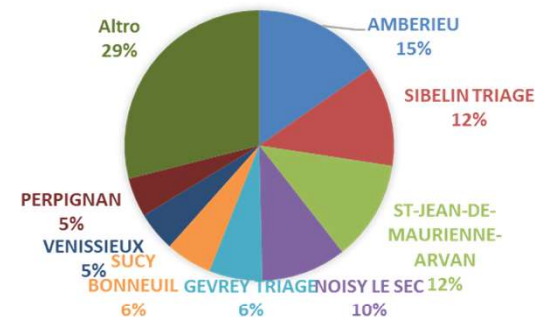
- Création d'une base de données des **circulations internationales** fret et voyageurs et analyse de ponctualité
- Analyse des systèmes de gestion de la ligne

Exemples d'analyses en cours

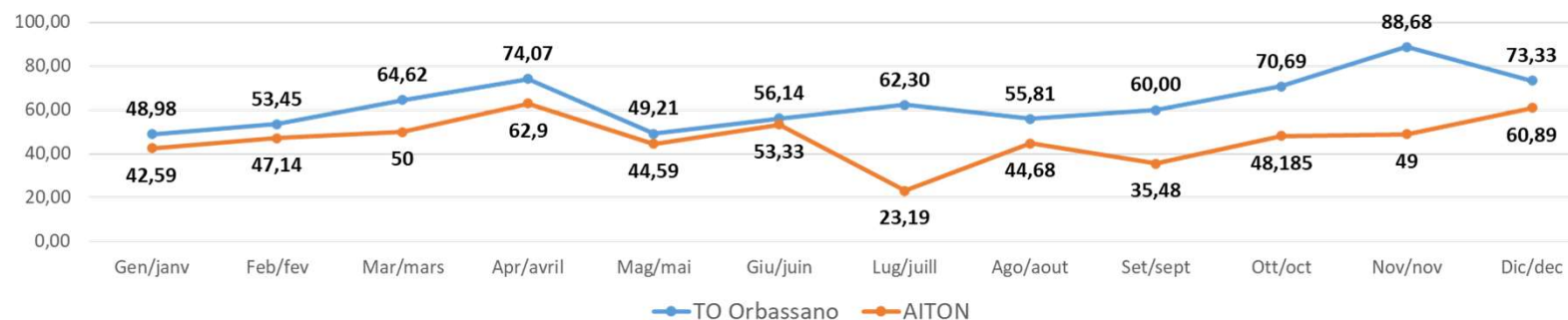
Principali impianti origine/destinazione italiani
Origines et destinations principales italiennes



Principali impianti origine/destinazione francesi
Origines et destinations principales françaises



Puntualità a destino AFA 2022 / Ponctualité à destination AFA 2022



COMITÉ DES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE

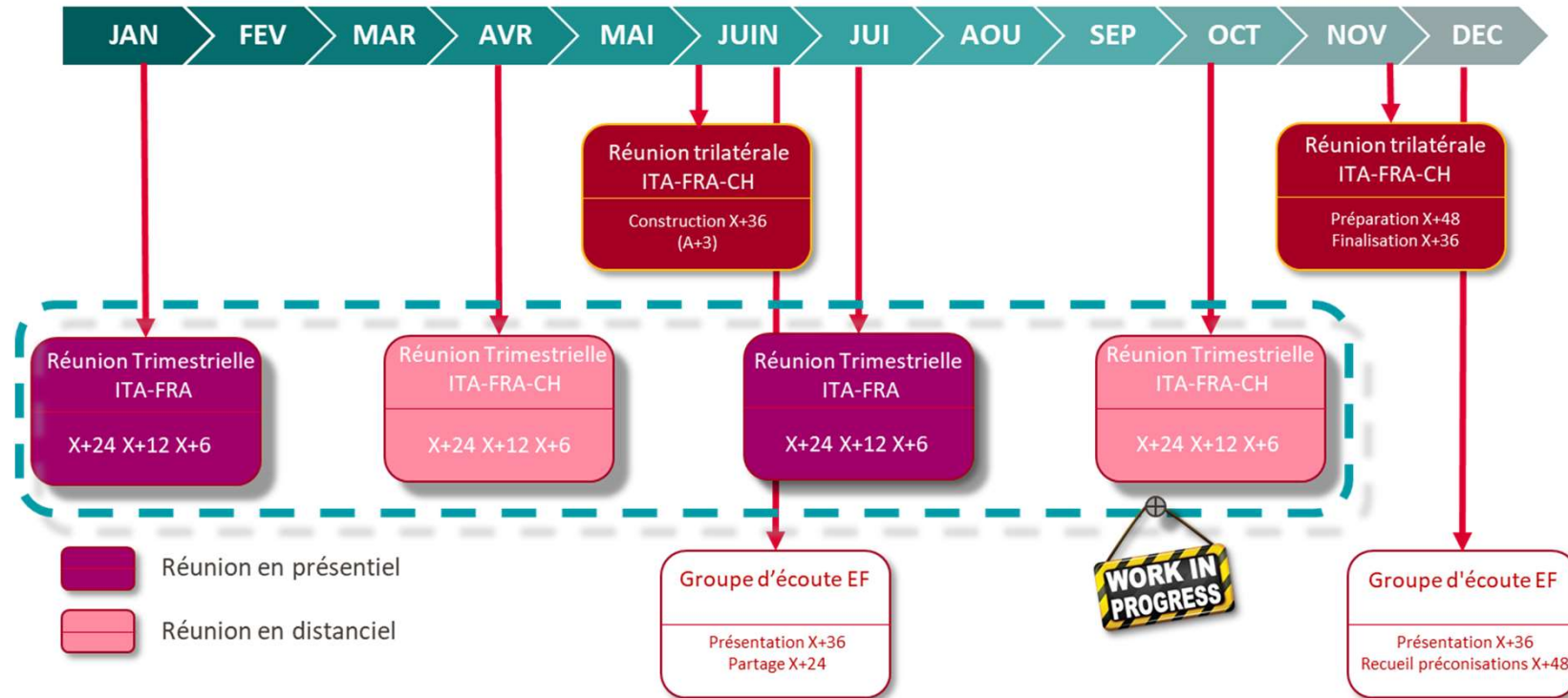
Diagnostic de la ligne existante

- Création d'une base de données des **circulations internationales** fret et voyageurs et analyse de ponctualité
- Analyse des systèmes de gestion de la ligne

Gestion des interruptions de circulation

- Renforcement de la **coopération pour la programmation** de la gestion des interruptions pour **travaux** en intégrant les possibilités d'itinéraires alternatifs par la Suisse

GESTION DES INTERRUPTIONS DE CIRCULATION



- **Travaux importants déjà identifiés côté France sur la période 2024-32 :**

- 2024/2025/2026 : 3 années dédiées au renouvellement voie/ballast/rail entre St Pierre d'Albigny et Modane
 Les travaux de TELT seront positionnés à l'ombre du renouvellement sur ces 3 années
- 2026 – 2032 : travaux de TELT (raccordement à St Jean de Maurienne)
- 2028 – 2032 (à préciser) : aménagements du réseau existant entre Ambérieu et St Jean de Maurienne (modalités de réalisation et impact capacitaire à définir)

→ **Importance renforcée sur la période à venir, de partager ces informations des travaux de chaque côté de la frontière**

COMITÉ DES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE

Diagnostic de la ligne existante

- Création d'une base de données des **circulations internationales** fret et voyageurs et analyse de ponctualité
- Analyse des systèmes de gestion de la ligne

Gestion des interruptions de circulation

- Renforcement de la **coopération pour la programmation** de la gestion des interruptions pour **travaux** en intégrant les possibilités d'itinéraires alternatifs par la Suisse

Optimisation de la gestion de la ligne et préparation du modèle d'exploitation

- Analyse de l'**organisation des circulations** et recherche de pistes d'optimisation (période avant mise en service du tunnel de base)
- Travail sur l'organisation des circulations après la mise en service du tunnel de base

MERCI

ANNEXE
DÉTAIL DES TRAFICS PAR TYPE DE CIRCULATIONS
SELON LES SECTIONS DU RÉSEAU ET SOUS LE
TUNNEL DU MONT-CENIS

	2021	2022			
Gare Aix-les-Bains (comprenant des circulations liées à son fonctionnement)					
Nbr moyen par hrs	Total	Total			
TER	90	84			
Grandes lignes SNCF et autres EF	13	10			
FRET	19	20			
CIRCULATIONS NON COMMERCIALES	16	14			
Total	137	128			
Lyon - Bourgoin - Saint-André le Gaz					
Nbr moyen par hrs	Total	Total			
TER	103	110			
Grandes lignes SNCF et autres EF	16	23			
FRET	4	5			
CIRCULATIONS NON COMMERCIALES	8	6			
Total	130	145			
Gare de Chambéry (comprenant des circulations liées à son fonctionnement)					
Nbr moyen par hrs	Total	Total			
TER	170	153			
Grandes lignes SNCF et autres EF	11	16			
FRET	22	24			
CIRCULATIONS NON COMMERCIALES	18	14			
Total	220	207			

	2021	2022
Grenoble - Montmélian		
Nbr moyen par hrs	Total	Total
TER	71	68
Grandes lignes SNCF et autres EF	1	1
FRET	1	2
CIRCULATIONS NON COMMERCIALES	2	2
Total	75	73
Lyon - Ambérieu		
Nbr moyen par hrs	Total	Total
TER	91	82
Grandes lignes SNCF et autres EF	2	2
FRET	40	44
CIRCULATIONS NON COMMERCIALES	4	4
Total	137	131
Moirans - Valence		
Nbr moyen par hrs	Total	Total
TER	64	57
FRET	1	1
CIRCULATIONS NON COMMERCIALES	2	3
Total	66	61
Sant-André le Gaz - Chambéry		
Nbr moyen par hrs	Total	Total
TER	22	30
Grandes lignes SNCF et autres EF	7	10
FRET	0	2
CIRCULATIONS NON COMMERCIALES	2	1
Total	31	42

	2021	2022
Culoz - Aix-les-Bains		
Nbr moyen par hrs	Total	Total
TER	50	42
Grandes lignes SNCF et autres EF	6	1
FRET	19	20
CIRCULATIONS NON COMMERCIALES	5	4
Total	81	67
Moirans - Grenoble		
Nbr moyen par hrs	Total	Total
TER	154	145
Grandes lignes SNCF et autres EF	11	13
FRET	5	5
CIRCULATIONS NON COMMERCIALES	7	6
Total	178	170
Moirans - Saint-André le Gaz		
Nbr moyen par hrs	Total	Total
TER	90	88
Grandes lignes SNCF et autres EF	11	13
FRET	4	5
CIRCULATIONS NON COMMERCIALES	6	6
Total	111	112
Saint-Amour - Bourg-en-Bresse		
Nbr moyen par hrs	Total	Total
TER	21	24
Grandes lignes SNCF et autres EF	1	1
FRET	34	34
CIRCULATIONS NON COMMERCIALES	1	2
Total	57	61

	2021	2022
Dijon - Saint-Amour		
Nbr moyen par hrs	Total	Total
TER	21	24
Grandes lignes SNCF et autres EF	1	1
FRET	34	34
CIRCULATIONS NON COMMERCIALES	2	2
Total	59	61
Bourg-en-Bresse - Ambérieu		
Nbr moyen par hrs	Total	Total
TER	19	19
Grandes lignes SNCF et autres EF	6	6
FRET	37	37
CIRCULATIONS NON COMMERCIALES	2	2
Total	65	64
Saint-Jean de Maurienne - Modane		
Nbr moyen par hrs	Total	Total
TER	16	13
Grandes lignes SNCF et autres EF	6	10
FRET	25	27
CIRCULATIONS NON COMMERCIALES	7	6
Total	54	55
Montmélián - Saint-Pierre d'Albigny		
Nbr moyen par hrs	Total	Total
TER	32	27
Grandes lignes SNCF et autres EF	6	10
FRET	22	25
CIRCULATIONS NON COMMERCIALES	4	4
Total	65	66

	2021	2022
Saint-Pierre d'Albigny - Saint-Jean de Maurienne		
Nbr moyen par hrs	Total	Total
TER	16	13
Grandes lignes SNCF et autres EF	6	10
FRET	30	30
CIRCULATIONS NON COMMERCIALES	5	3
Total	57	57
Ambérieu - Culoz		
Nbr moyen par hrs	Total	Total
TER	56	47
Grandes lignes SNCF et autres EF	6	5
FRET	27	28
CIRCULATIONS NON COMMERCIALES	4	4
Total	93	84

Nombre de trains 2 sens tunnel Mont-Cenis

