

Observatoire de la saturation ferroviaire accès alpins

Réunion Teams le 24 mai 2023

Compte-rendu

Introduction

P. Ayoun (IGEDD, Président de l'observatoire) rappelle que l'observatoire a vocation à objectiver la réalité des trafics et à apporter des éléments de diagnostic capacitaire avec, pour horizon d'étude, l'ouverture du nouveau tunnel international. Il s'agit d'anticiper les aménagements nécessaires pour permettre un bon écoulement des trafics jusqu'aux premières années d'exploitation.

Il remercie les personnes qui ont envoyé des questions en indiquant que des réponses, qui pourront être complétées par écrit notamment dans le PV, seront apportées lors de la réunion. Il indique aussi qu'il donnera quelques précisions en fin de réunion sur les modalités de communication des résultats de l'observatoire.

Il rappelle l'ordre du jour proposé pour cette sixième réunion de l'observatoire :

1. Suivi des trafics
2. Point sur le programme d'étude du réseau existant des accès alpins
3. Point sur la mise en place du comité des gestionnaires d'infrastructure SNCF Réseau – RFI - TELT

1. Suivi des trafics

SNCF Réseau rappelle l'évolution sur le long terme des circulations et présente les données relatives à 2021 et 2022 (base de données SNCF Bréhat). Globalement, les circulations sont revenues à leur niveau 2019 dès 2021, le fret amorce même une petite hausse en 2022, tandis que les circulations GL se stabilisent aussi mais fluctuent plus au gré des marchés (ouverture à la concurrence, changement d'itinéraire, ...).

Il est ensuite présenté un zoom sur le tunnel du Mont-Cenis exploité par RFI. Les trafics 2019 sont aussi quasiment revenus (30 trains/jour en moyenne, entre 35 et 40 les jours de semaine hors été, dimanche et lundi sont des jours plus creux), le pourcentage de fret baisse un peu en 2022 avec notamment l'arrivée de Trenitalia sur Paris – Lyon – Milan.

SNCF Réseau rappelle également les principales conclusions de l'évaluation capacitaire réalisée sur le réseau.

La FNAUT AURA demande s'il existe des indicateurs mis en place par SNCF Réseau pour mesurer le taux de sillons demandés par les opérateurs qui ont été attribués, ou refusés ou annulés, et quelles sont les valeurs de ces indicateurs pour la ligne de la Maurienne.

SNCF Réseau répond qu'il importe avant tout de bien comprendre comment se passe le processus d'attribution des sillons. Il est préparé très en amont entre A – 3 et A – 1 lors de discussions intégrant déjà notamment les programmations des travaux et des intentions de sillons. Le catalogue sillon (dit préconstruit) est ensuite proposé par SNCF Réseau et les entreprises font leur demande au plus tard en avril de l'année A – 1. Une réponse est donnée en juillet. Puis de juillet à octobre, le travail de coordination est poursuivi pour les demandes qui n'ont pas pu être satisfaites. Enfin, à partir

d'octobre, une place est donnée au traitement des demandes tardives de sillons car il est parfois très difficile pour les opérateurs d'anticiper plus en amont les demandes.

Le processus d'attribution des sillons est ainsi un processus long basé sur l'anticipation, la coordination des demandes, mais qui doit aussi permettre le traitement des demandes tardives jusqu'à la publication de l'horaire de service annuel (SA).

Ainsi ce processus itératif n'apparaît pas très compatible avec la production d'indicateurs dans un contexte où le statut d'une demande peut évoluer à tout instant soit en trouvant une solution, soit aussi en étant modifié par le demandeur.

« Les Amis de la Terre » indique être toujours en attente de l'établissement de la capacité des sections du réseau. Concernant la section Chambéry – Montmélian, l'association souhaite également pouvoir obtenir des explications sur les raisons qui conduiraient à une capacité inférieure aux 280 trains par jour annoncée par RFF dans le document d'enquête publique des accès alpins. Enfin, elle rappelle que le bilan LOTI des résultats économiques et sociaux du chantier de modernisation du tunnel du Mont-Cenis n'a toujours pas été publié alors que le code des transports oblige à cette publication 5 ans au plus tard après la mise en service, qui a eu lieu en 2012. Selon l'association, il n'est pas envisageable d'intervenir dans le cadre de l'observatoire sur la question de la capacité de cet ouvrage sans produire ces éléments sociaux et économiques qui font l'objet d'un avis du IGEDD, comme le veut la loi.

SNCF Réseau rappelle avoir répondu à la question posée sur la capacité des sections du réseau par mail du 18 mars 2021, tout comme d'ailleurs sur les bilans LOTI. Dans ce mail, il est expliqué pourquoi une approche par la capacité théorique de chaque section n'est pas pertinente pour évaluer l'intensité d'utilisation d'un réseau et qu'à l'inverse, la méthode par le compactage du graphique est la bonne méthode, validée par le conseil scientifique des observatoires de la saturation ferroviaire. Concernant les bilans LOTI, des éléments nouveaux sont intervenus récemment. En effet, le tribunal de Paris, qui a été saisi entre autres par M. Ibanez, a rendu le 14 avril 2023 ses décisions qui demandent au ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires de produire sous 4 mois les bilans relatifs au tunnel du Mont-Cenis et au sillon alpin sud. SNCF Réseau indique que, s'agissant du premier qui a déjà été engagé, le délai de 4 mois devrait être tenu. Concernant le sillon alpin sud, ce bilan va devoir être lancé le plus vite possible. Il faut noter que cette opération est complexe : plusieurs phases (trois), dont la dernière qui n'a pas encore été réalisée, de nombreuses composantes (TER, fret, TGV). Tout ceci devrait rendre la tâche assez difficile.

Le CESER AURA souhaite des explications sur la différence de trafic fret entre les sections Aix – Culoz et Saint-Jean-de-Maurienne – Modane. SNCF Réseau confirme qu'elle est essentiellement liée aux trains de l'AFA Aiton – Orbassano. On sait également qu'il peut y avoir des recompositions de convois au début de la rampe de la Maurienne.

Le Département de la Savoie souhaiterait pouvoir disposer de la décomposition des trafics selon les activités pour toutes les sections, ainsi que d'informations concernant les recompositions des convois fret en Maurienne. Il souhaiterait également pouvoir disposer d'une décomposition par type de trafic pour les circulations sous le tunnel du Mont-Cenis.

SNCF Réseau précise que les décompositions par type de trafic pour toutes les sections seront transmises en même temps que le PV. Pour le tunnel, la décomposition à ce jour disponible distingue les trains de marchandises et de voyageurs. Pour ces derniers, il s'agit entièrement de

TGV (SNCF + Trenitalia), car les circulations régionales italiennes entre Bardonecchia et Modane n'ont pas été remises en place post Covid.

La Région AURA souhaite savoir si les trafics présentés correspondent à des trains qui ont réellement circulé ou s'il s'agit de sillons réservés. SNCF Réseau répond qu'il s'agit bien de trains qui ont réellement circulé. Compte tenu de l'objectif de l'observatoire, établir la réalité des trafics, il est important de retenir ces chiffres de trafic réalisé. Cela revêt d'ailleurs une certaine difficulté, on peut facilement comprendre qu'il est difficile de connaître parfaitement les circulations sur un réseau qui est très étendu et sur une durée longue, dans un contexte où tout ne peut pas être « digitalisé ».

Enfin, « Les Amis de la Terre » demande si la fermeture du triage de Saint-Jean de Maurienne avec la construction du tunnel international ne va pas « faire défaut » au fret.

SNCF Réseau indique que des voies complémentaires sont d'ores et déjà mises en service sur le faisceau de Saint-Avre (*précision post réunion : 14 voies sont mises en service au 12/05/23 à Saint-Avre*) et que la réflexion sur les besoins de chantier fret se poursuivra notamment dans le cadre du groupe 3 du comité des gestionnaires d'infrastructure qui va être présenté par la suite.

2. Point d'avancement sur les études réseau existant Accès alpin

3. Point sur le comité des gestionnaires d'infrastructure

SNCF Réseau présente l'état d'avancement des études ainsi que les objectifs et les premiers travaux du comité des gestionnaires d'infrastructure récemment mis en place et prévu par le traité entre la France et l'Italie de 2012.

P. Ayoun (IGEDD, Président de l'observatoire) se félicite de la création du comité des gestionnaires d'infrastructure et en particulier de l'objectif qu'il se donne d'optimiser la gestion de la ligne. Il indique qu'il serait heureux de connaître le sentiment des deux autres gestionnaires d'infrastructures RFI et TELT ici présent.

SNCF Réseau tient au préalable à préciser que le comité des gestionnaires d'infrastructure vient renforcer une coopération entre les GI qui existe déjà. Ainsi par exemple, c'est cette coopération qui a permis d'optimiser les travaux actuels dans la Maurienne en permettant de « réaliser dans l'ombre » de la régénération de la voie de la Maurienne certains travaux de raccordement de TELT, ou des travaux dans le tunnel du Mont Cenis.

TELT déclare qu'il est en effet partie prenante et intéressé par cette coopération. D'une part, elle permet à TELT de sécuriser la réalisation de ses travaux car il va devenir un important utilisateur de la ligne au travers de ses trains d'extraction de plus en plus fréquents. D'autre part, cette coopération va ouvrir l'opportunité d'une réflexion à plus long terme pour développer les trafics, ce qui est essentiel pour le modèle économique du GI.

RFI confirme qu'il y a déjà une importante coopération entre SNCF Réseau et RFI en particulier pour l'optimisation des travaux et dans le cadre de l'accord bilatéral.

Le Président de l'observatoire souhaite, pour répondre à une question posée avant la réunion par les associations, que SNCF Réseau et/ou RFI fassent un point sur les règles de sécurité concernant le tunnel actuel du Mont-Cenis et les impacts sur la capacité.

SNCF Réseau répond qu'il faut bien comprendre que les règles de sécurité ne s'expriment pas en un nombre de circulations qui définit une capacité. Elles visent à édicter des configurations de trafic notamment entre fret et voyageurs pour assurer la sécurité requise dans ce tunnel ancien qui ne peut répondre aux normes actuelles STI. Ces règles sont étudiées par un comité de sécurité et proposées ensuite à la CIG Lyon – Turin sous la forme d'un PIS, Plan d'Intervention et de Sécurité. Le dernier PIS adopté par la CIG date de juin 2021 : impossibilité de croiser pour un train de voyageurs, pas plus de 2 trains sur une même voie, impossibilité d'un train voyageurs et d'un train de marchandises dangereuses. Une règle supplémentaire est actuellement également en place dans le tunnel (pas de suivi d'un train de fret et d'un train de voyageurs) ; un travail est en cours pour permettre de lever cette règle tout en garantissant bien sûr le niveau de sécurité (notamment espacement suffisant entre les trains pour permettre au train de voyageurs de rebrousser suffisamment tôt pour ne pas être atteint par des fumées du train de fret si celui-ci venait à être accidenté).

Ces règles émanent d'un audit réalisé par des spécialistes indépendants, et non bien sûr des GI ou des opérateurs.

A partir de ces règles de sécurité, SNCF Réseau indique qu'il est difficile de définir une capacité maximale du tunnel. Car la capacité va dépendre du plan de transport et notamment du nombre de circulation voyageurs (on le voit, ce sont elles qui sont dimensionnantes), mais aussi de l'ordonnement des circulations (l'ordre de succession dans lequel se présentent les circulations). Pour donner une illustration, sur la base du plan de transport 2019, RFI a évalué cette capacité à environ 70 trains/jour, en appliquant les règles du dernier PIS de 2021. Mais ce chiffre doit rester indicatif car il peut varier avec le plan de transport (et il constitue plutôt une borne haute, puisqu'elle nécessite la levée de la règle supplémentaire citée plus haut, ce qui n'est pas encore le cas aujourd'hui).

La FNAUT s'interroge sur la création d'évitements de 850 mètres tel que cela figure dans le rapport du COI. Elle demande également si le dégagement du gabarit P400 est prévu sur le réseau existant des accès alpins. Enfin, elle souhaite savoir quelles sont les hypothèses de développement du fret et du TER qui ont été prises dans les études d'exploitation sur le réseau existant.

SNCF Réseau répond que les évitements de 850 mètres évoqués par le rapport du COI concernent la section Dijon-Ambérieu pour des flux nord – sud. Sur Ambérieu – Modane, des circulations de 750 mètres sont prises en compte. Puis il confirme que l'évitement de Tenay va bien être réouvert dans le cadre des aménagements de l'axe. Sur le gabarit, il indique que le réseau concerné a déjà fait l'objet de travaux importants pour la mise au gabarit GB1 (cf. notamment le tunnel du Mont-Cenis). Dégager le P400 n'est pas prévu sur le réseau existant, en raison de travaux trop importants et sans doute trop coûteux, alors que ce gabarit sera apporté par les itinéraires en ligne nouvelle. Pour les hypothèses de développement du fret et des voyageurs, SNCF Réseau propose de les préciser dans le compte-rendu. D'ores et déjà, il indique l'hypothèse de 15 millions de tonnes de fret avec le réseau aménagé donné par la décision ministérielle, cela donnerait environ 80 à 90 trains. Pour les voyageurs, un travail avec la Région avait été mené pour prendre en compte les besoins de développement dans le bassin de Chambéry, le projet Aix-Annecy et l'étoile grenobloise. Les circulations GL avaient aussi été estimées.

Précisions post compte-rendu : à l'horizon de la mise en service du tunnel de base sur la section Aix-Montmélián, avec la réalisation des aménagements nécessaires, le besoin de trafic fret retenu dans l'étude d'exploitation est de 79 trains/j deux sens confondus et le besoin de trafic voyageurs de 141 trains/j.

A ce stade de la réunion, P. Ayoun (Président de l'observatoire) a été victime d'une panne informatique. Il a toutefois pu s'exprimer par téléphone et indiquer que, partant en retraite, il sera prochainement remplacé à la tête de l'observatoire. Il a annoncé aussi que les productions de l'observatoire (PWP, notes et contributions diverses) devraient être mises à disposition en ligne sur le site de la DREAL AURA. Il a remercié enfin tous les membres, participants et contributeurs. Il demande à J. Prillard (IGEDD) de bien vouloir assurer la présidence de la fin de réunion.

Le Département de Savoie s'interroge sur la manière de compiler les résultats des diverses instances ou démarches existantes : comité des gestionnaires d'infrastructure, observatoire, études RER Chambérien, ...

Deutsch-Bahn insiste sur le manque de cohérence des plages de travaux entre la Maurienne (plages de jour) et le secteur de Chambéry (plages de nuit), pour ne rester que sur le territoire AURA. Pour lui, cela est très pénalisant pour le tracé des sillons fret long parcours. Ainsi, les travaux sur le réseau ont récemment conduit son entreprise à baisser de 40 % le plan de transport, les itinéraires de contournement proposés posant souvent des problèmes de rentabilité aux entreprises ferroviaires, comme par exemple le passage par Grenoble.

Pour la Transalpine, il importe de souligner que le gouvernement a bien précisé que le scénario de planification écologique qu'il a retenu pour l'instant constitue une base de travail amendable et que c'est la loi de programmation attendue pour l'été qui arrêtera définitivement les investissements à venir. Ainsi, le projet Bordeaux – Toulouse semble d'ores et déjà confirmé au-delà des propositions du COI. L'association remarque ensuite que les propositions du COI ne tiennent pas assez compte des aménagements prévus en Italie qui apporteront très rapidement beaucoup plus de capacité que côté français.

La FNAUT AURA remercie SNCF Réseau pour les informations fournies sur les normes de sécurité sous le tunnel et souhaiterait connaître l'impact sur la capacité fret de la mise en exploitation de 5 TER. Compte tenu du creux d'activité en été sous le tunnel, elle propose qu'on intensifie les travaux annoncés sous le tunnel du Mont-Blanc durant cette période pour aider à transférer des camions sur le train. Elle demande si, sur le secteur chambérien, la croissance des circulations a bien été prise en compte en accompagnement de l'ouverture des nouvelles haltes. Elle souligne aussi l'intérêt que recèlerait la possibilité d'exploiter des trains fret de 850 m et au gabarit P400. Elle alerte enfin sur la sensibilité liée à la zone de captage en eau potable de l'agglomération d'Aix-les-Bains.

Post réunion – réponse SNCF Réseau : comme précisé plus haut, la capacité de l'infrastructure à écouler un plan de transport peut dépendre de différents paramètres (horaires des trains, ordonnancement des différents types de circulations qui n'ont pas toutes les mêmes règles de circulation dans le tunnel, les circulations voyageurs « consommant » une plus grande capacité dans le tunnel). Toutefois, le fait que le nombre de circulations voyageurs étaient plus importantes en 2019 et les différents chiffres cités plus haut laissent penser que l'ajout de 5 trains de voyageurs ne serait pas incompatible avec le trafic fret actuel. Cela serait bien sûr à vérifier avec un plan de transport précis, par le gestionnaire d'infrastructure RFI.

SNCF Réseau rappelle que les trains de 850 m sont actuellement envisagés sur Dijon – Ambérieu pour les flux Nord – Sud, mais pas en direction de l'Italie. Il indique ensuite que concernant la sécurisation du Lac du Bourget au regard du risque de pollution, une étude est en cours qui vise à identifier les causes internes et externes pouvant provoquer un déraillement et à proposer des

mesures pour y répondre. A noter toutefois que nous sommes dans ce secteur dans une portion rectiligne, sans appareil de voie et où il n'y a plus de risque de heurts par des chutes de bloc.

La Transalpine souhaite confirmation que l'affirmation selon laquelle « la ligne transfrontalière n'est aujourd'hui exploitée qu'à 20 % de la capacité et que 100 trains de fret de plus pourraient circuler dès aujourd'hui » est fautive. SNCF Réseau rappelle tout d'abord qu'il est impossible de résumer l'utilisation de la ligne à un pourcentage de sa capacité. Il confirme par ailleurs les explications précédentes, qui pointent des incompatibilités avec une augmentation de 100 trains de fret par jour : pour atteindre 79 trains de fret par jour sur la ligne Dijon Modane (section Aix-les-Bains – Montmélian), des aménagements seront nécessaires (cf. point « présentation des études accès alpins »). Il a par ailleurs été indiqué un ordre de grandeur de 70 trains (au total) maximum au niveau du Mont-Cenis (cf. intervention sur les règles de sécurité dans le tunnel).

En réponse à une remarque des « Amis de la Terre », TELT précise qu'il n'y a aucun PPP en cours ou prévu sur la section transfrontalière. A ce jour, il reste à lancer les marchés conception-réalisation classiques pour la pose des équipements et pour la maintenance.

J. Prillard conclut la réunion en remerciant les intervenants de SNCF Réseau pour leurs présentations et les participants pour leur participation active. La richesse des échanges montre bien l'intérêt de réunir régulièrement cet observatoire pour partager la connaissance des trafics. Il confirme qu'une communication plus large des travaux de l'observatoire sera mise en place.

Liste des présences

AUVRAY Emmanuel, FRET SNCF
AYOUN Philippe, IGEDD, Président de l'observatoire
BARNEOUD Bernard, Département Savoie
BERNADET Jean-Luc, CRCI
BLANCHARD Laura, DGITM/DIT
CAILLOT Sylvain, SNCF RESEAU
CHAUSSE Alain, SNCF RESEAU
DA SILVA Virginie, DGITM/DST
DAUVILLAIRE Sandra, FRET SNCF
DAVID Nicolas, SGAR AURA
EI HAGE Abdallah, DREAL AURA
FATIGA Antoine, CESER AURA
FLECHET Laurent, SNCF RESEAU
FOURNIER-MERCIER Anne, Région AURA
GABBIADINI Elodie, Région AURA
GATTA Marco, RFI
GUGGINO Stéphane, La Transalpine
IBANEZ Daniel, Les Amis de la Terre
LACAZE Cécile, Grenoble-Alpes Métropole
LACHAISE Eric, TELT
LASSMAN-TRAPPIER Anne, FNE Haute-Savoie
LEMAIRE François, FNAUT
LHUILIER Jean-Paul, FNE
LOGNOS Anaëlle
MONTANGON Cendrine, Mission Lyon – Turin Préfecture de Savoie
MECHAMBRE Laurent, Lyria
MICHELIN Laurent, SNCF Réseau
PAQUETTE Charles-Henri, Région Bourgogne Franche-Comté
PLEVEN François, ART
POUSSARD Paul, Deutsch-Bahn
PRILLARD Joël, IGEDD
REBOURG Jérôme, FNAUT AURA
RENNESSON Marc, SNCF RESEAU
VAGHI Emmanuele, RFI