

OFFRE DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS TRANSFRONTALIERS

LE CAS DU RÉSEAU FERROVIAIRE

Thomas ALLARY – Directeur régional SNCF-Réseau Alsace Lorraine Champagne-Ardenne

Jacques WEILL – Directeur régional SNCF-Mobilités Lorraine

UNE NOUVELLE SNCF

DEPUIS LE 1^{ER} JANVIER
2015

UN GESTIONNAIRE
D'INFRASTRUCTURE
UNIFIÉ

+

OPÉRATEUR DE
TRANSPORT

GRUPE PUBLIC FERROVIAIRE INTÉGRÉ

SNCF

Conseil de surveillance



Directoire

Président de
SNCF Réseau

Président de
SNCF Mobilités



SNCF
RÉSEAU

Gestionnaire
d'infrastructure
unifié

- RFF
- SNCF Infra
- Direction de la Circulation ferroviaire (DCF)
- Ingénierie et Projets

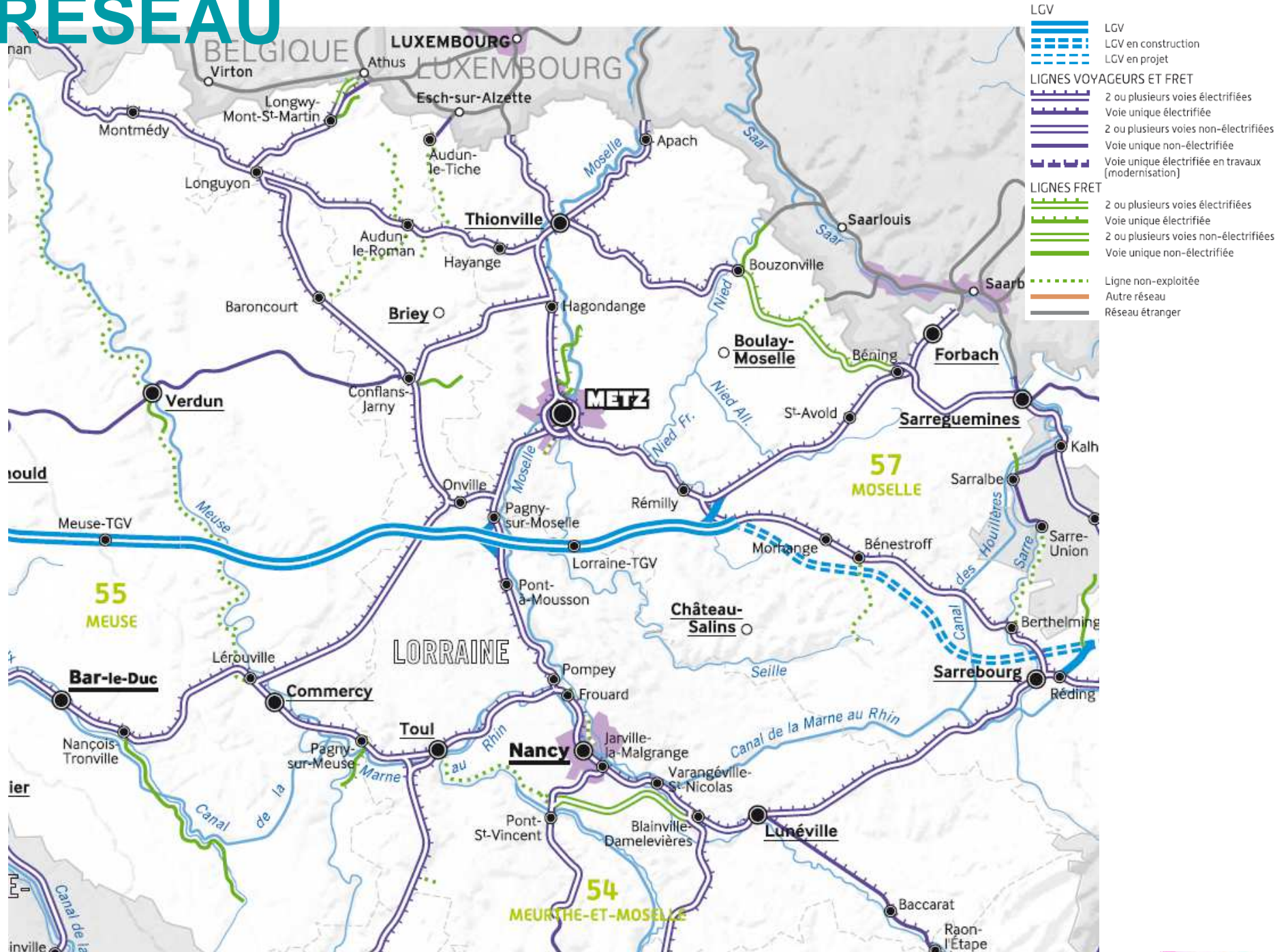
SNCF
MOBILITÉS

Opérateur

- Gares & Connexions
- Intercités
- TER
- Transilien
- SNCF Voyages
- SNCF Geodis

01. LES INFRASTRUCTURES EN FRANCE

LE RESEAU



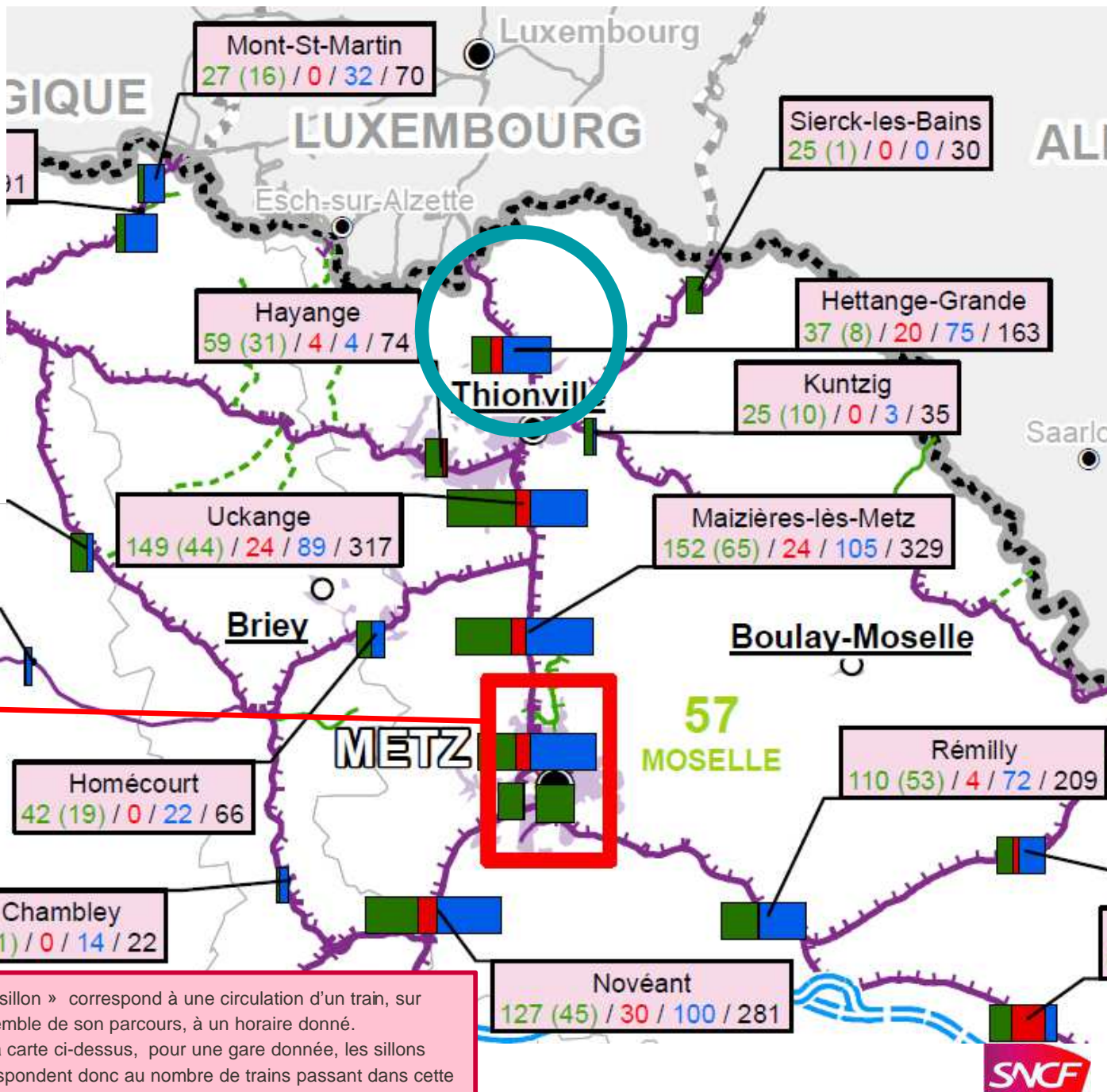
L'OFFRE 2014

Utilisation du RFN en 2014 en Lorraine

Nombre de sillons (dans les 2 sens) sur un jour de semaine représentatif du mois de janvier (Jour Ouvrable de Base - JOB)

Fret (dont catalogue non utilisé) / GL / TER / Total y compris trafics divers

Nombre de sillons par jour, dans les 2 sens confondus (Base houat)

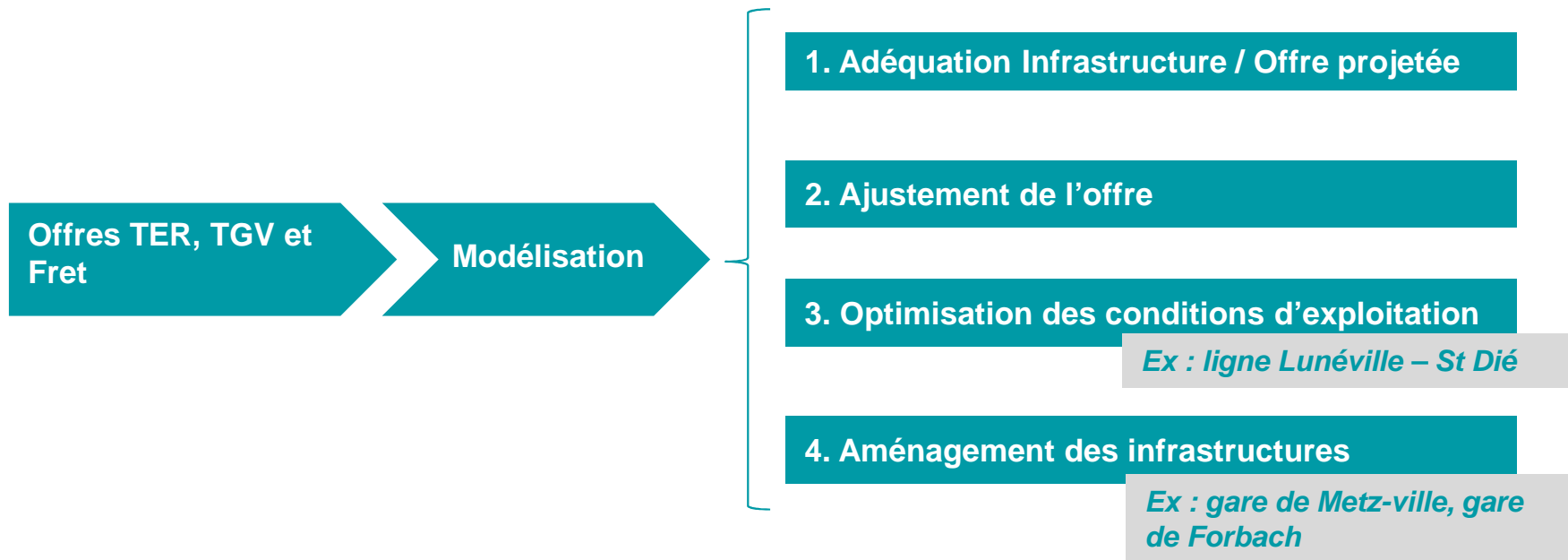


Un « sillon » correspond à une circulation d'un train, sur l'ensemble de son parcours, à un horaire donné. Sur la carte ci-dessus, pour une gare donnée, les sillons correspondent donc au nombre de trains passant dans cette gare un jour de semaine représentatif.

L'ÉTUDE PROSPECTIVE DE 2012-13

MENÉE PAR SNCF-RESEAU EN PARTENARIAT L'ETAT, LE CONSEIL RÉGIONAL DE LORRAINE ET PARTAGÉE AVEC CFL GI

4 horizons de travail : 2012, 2016 (cadencement), 2020 et 2025



- PAS DE PROBLÉMATIQUE IDENTIFIÉE À LONG TERME ENTRE METZ ET LE LUXEMBOURG
- NÉCESSITÉ D'AMÉLIORER LA CAPACITÉ DES NŒUDS DE METZ ET DE NANCY

02. L'OFFRE ET L'ÉVOLUTION DES CAPACITÉS

CAPACITÉ ENTRE LA LORRAINE ET LE LUXEMBOURG

TER :

En **2014** : **4 sillons** par heure en heure de pointe entre Thionville et Luxembourg-Ville

En **2016** : (après les travaux de la gare de Metz et la mise en œuvre du cadencement) : **5-6 sillons** par heure en heure de pointe

A l'horizon **2020** : La mise en service des projets d'infrastructure au Luxembourg nécessite une analyse partagée des possibilités d'évolution de l'offre et de la capacité (sillon supplémentaire, trains plus longs...)

FRET :

Aujourd'hui environ **30 - 40 sillons** Fret par jour soit l'équivalent d'environ **1 000 – 1 500 PL par jour**.

4 navettes quotidiennes de **l'autoroute Ferroviaire** entre Bettembourg et Perpignan pouvant transporter 40 semi-remorques chacune.

Un axe important de transit : le corridor 2 mer du nord – méditerranée de Rotterdam à Lyon et Bâle.

NOMBRE DE PLACES ASSISES PROPOSÉES SELON L'OFFRE TER

	Thionville/Luxembourg-Ville	Voy / sens / Heure de pointe	Δ
Aménagement de la gare de Metz et cadencement	Nombre de places assises proposées en 2014 Hypothèses : 4 sillons/hp, mixité US/UM2	2 700	
	Nombre de places assises proposées avec 6 sillons en 2016 Hypothèses : 6 sillons/hp, UM2	4 068	+51%
Augmentation de la capacité au Luxembourg	Nombre de places assises proposées avec 6 sillons en UM3 Horizon possible 2020 Hypothèses : 6 sillons/hp, UM3	6 102	+126%

Nombre de places dans TER 2N 3 caisses US : 339 places assises

Nombre de places dans TER 2N 3 caisses UM2 : 678 places assises

Nombre de places dans TER 2N 3 caisses UM3 : 1017 places assises