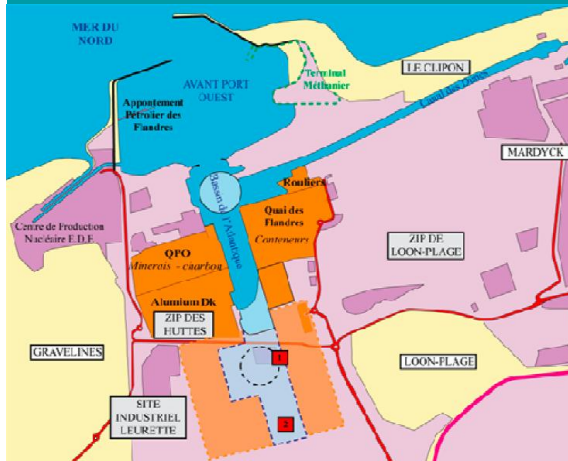
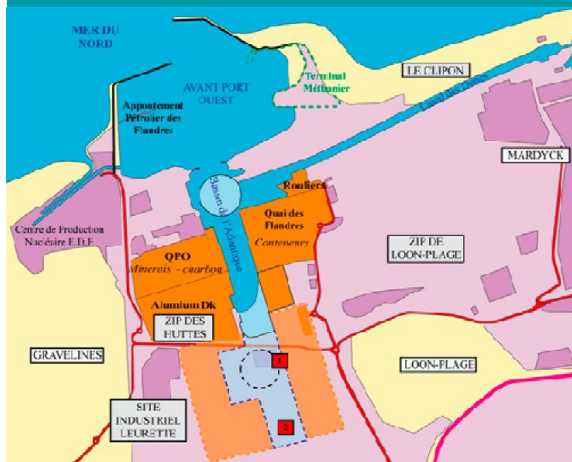


LE PORT DE DUNKERQUE ET LES CONNEXIONS MULTIMODALES

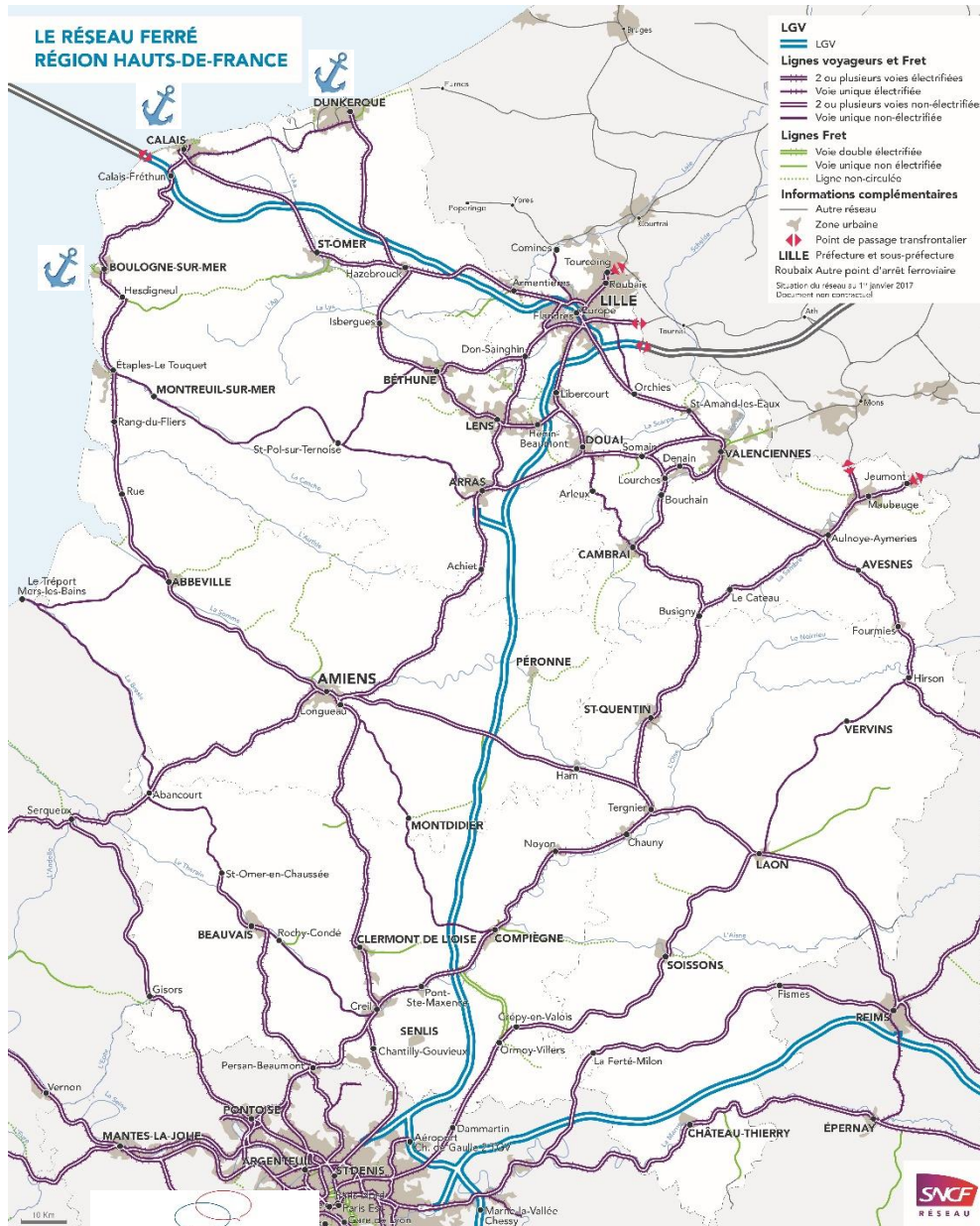
19 SEPTEMBRE 2017



1. LE LITTORAL : UNE FAÇADE MARITIME CONNECTÉE

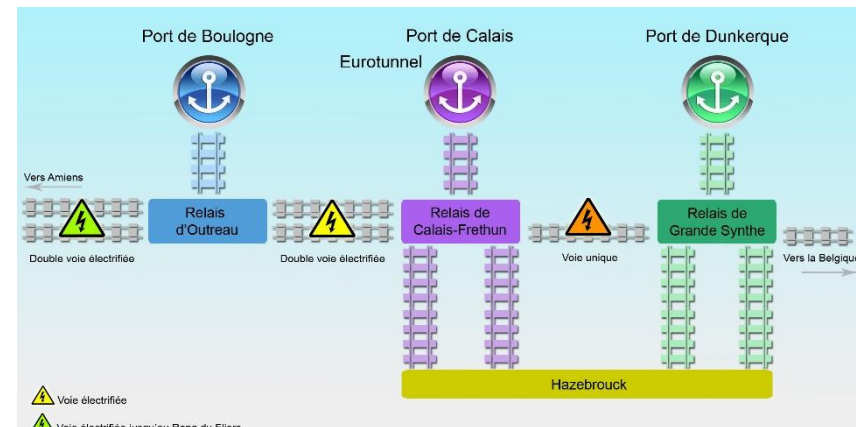


UN RÉSEAU DENSE, MAILLÉ ET PERFORMANT

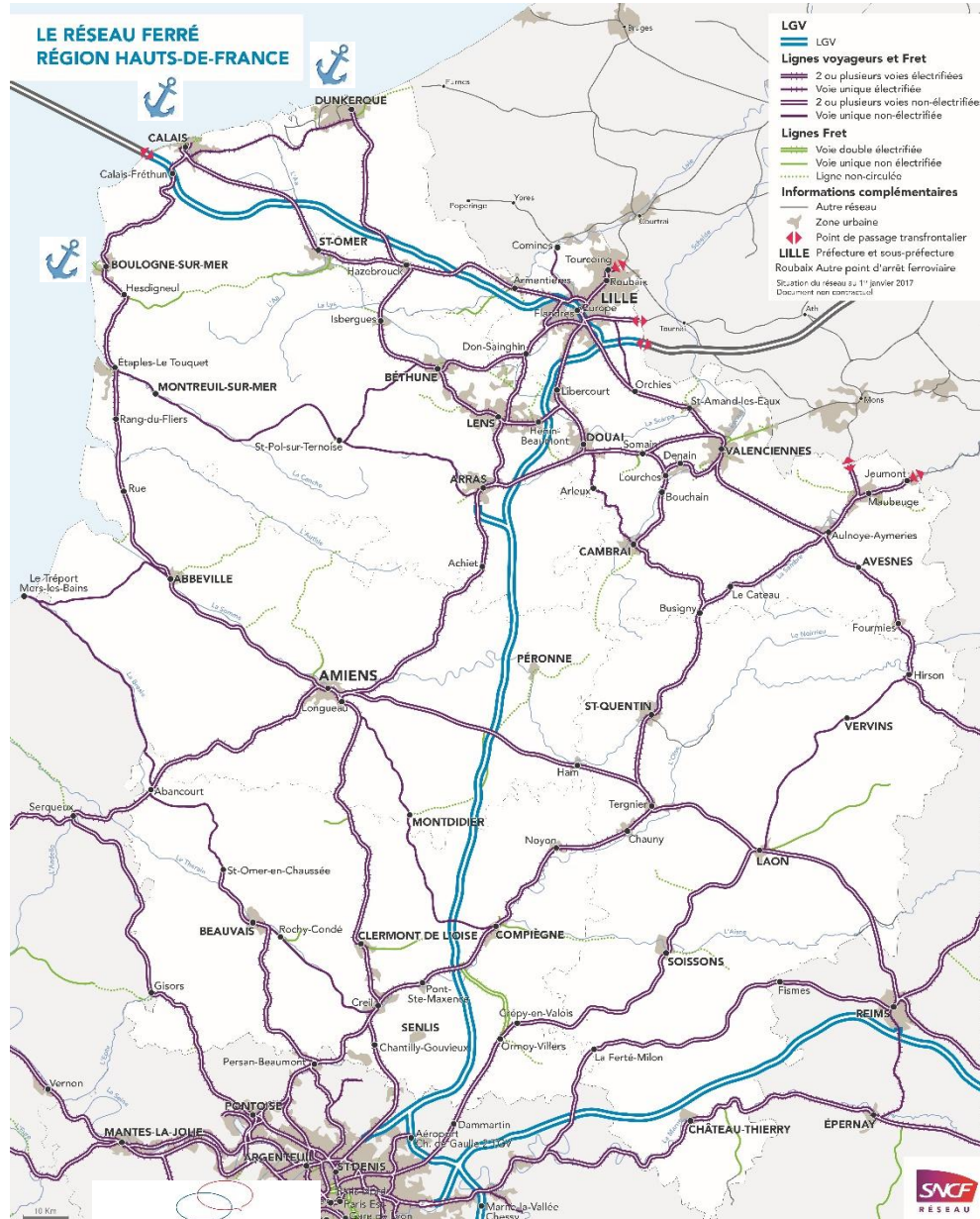


Un territoire et un réseau propices au développement du fret ferroviaire :

- Un réseau dense et maillé
- Un tissu industriel
- Des ports,
- La 1^{ère} plate-forme multimodale de France,



UN RÉSEAU POUR DES ACCÈS DURABLES ET PLUS PERFORMANTS POUR LES PORTS



Des investissements pour accompagner le développement des ports plus de 327 M€ investis en HdF (période 2008 à 2016)

➤ Renouvellement de l'infrastructure

2009 à 2011 : lignes Hazebrouck Calais et Hazebrouck Calais renouvelées pour un montant de 200 M€

2014 : voie renouvelée entre Busigny et Somain pour un montant de 74M€

➤ Amélioration liaison des ports

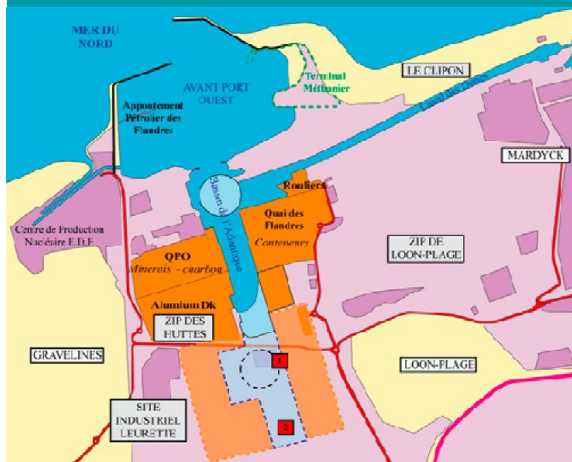
déc 2014 : modernisation Calais Dunkerque (opération 104M€)

➤ Amélioration de la desserte de l'hinterland

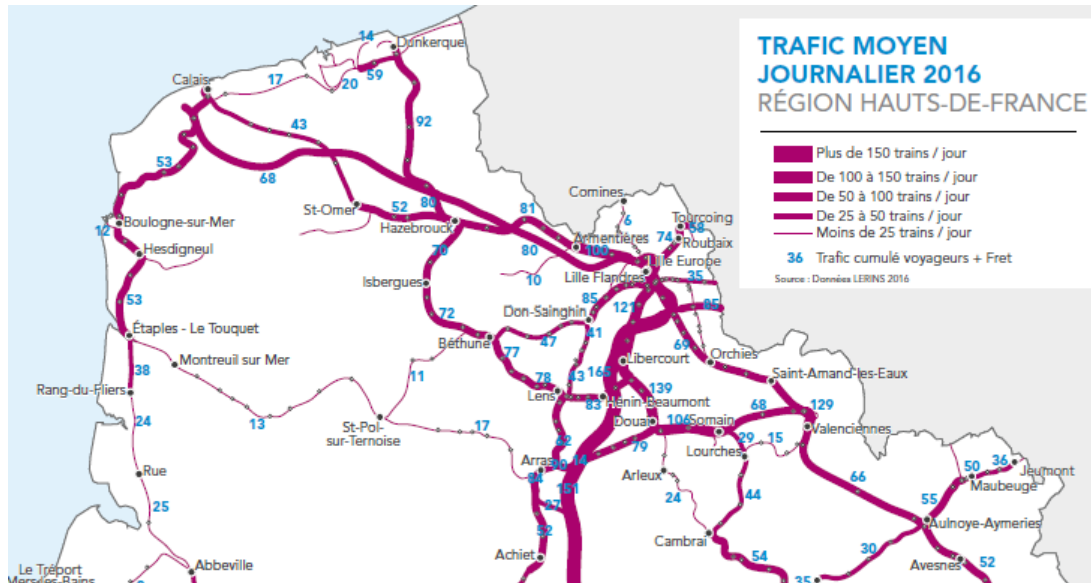
2011 à 2014 : modernisation signalisation Somain Lourches Cambrai (opération 82 M€)

mai 2015 : Contournement ferroviaire de Lille appelé aussi CFL (opération 66 M€)

2. EVOLUTION DES CIRCULATIONS



CIRCULATIONS FERROVIAIRES EN HDF

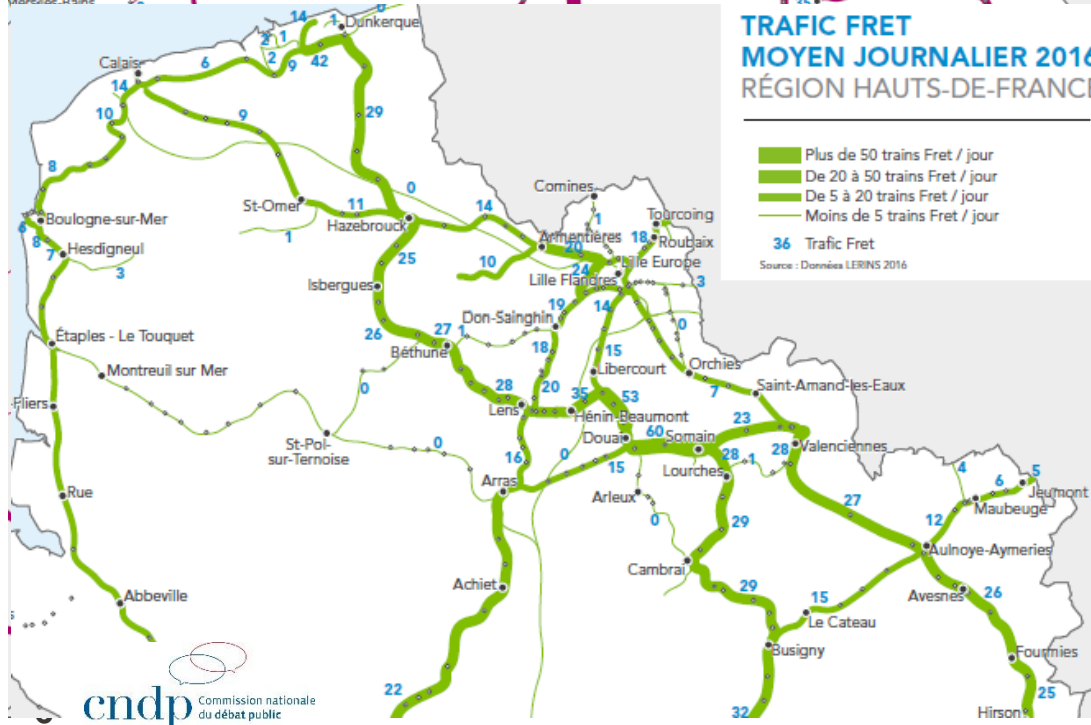


Un réseau fortement circulé au quotidien

Une orientation fret :

- du littoral vers l'est
- et le bassin parisien

Hazebrouck Dunkerque :
63 voyageurs et 29 fret



3. ETUDE CAPACITAIRE (JUN 2017) : HYPOTHESES ET CONCLUSIONS



ÉTUDE CAPACITAIRE : HYPOTHESES

- ❑ **Périmètre de l'étude** : Calais – Dunkerque / Amiens – Tergnier – Hirson.
- ❑ **Hypothèses de sillons voyageurs** : Service Annuel 2018.
- ❑ **Hypothèses capacité travaux** : les plus pénalisantes en termes de capacité disponible et de temps de parcours.
- ❑ **Volumes de sillons fret** :
 - Equivalent au volume 2016 ;
 - Prise en considération de l'expression de besoin du projet GPMD Cap 2020, ie 50 trains / semaine /sens
 - Prise en considération des sillons du projet Calais Port 2015 ;
- ❑ **Matériel roulant et principes de construction** :
 - Sillon type train lourd 4400 tonnes et lent ;
 - Recherche d'une répartition des départs et arrivées tout au long de la journée.

Itinéraire	Nombre d'allers/retours par jour	Total Origine / Destination
Dunkerque – HdF partie sud	11	Origine/Destination Dunkerque : 30 allers / retours / jour (60 circulations / jour)
Dunkerque – Artère Nord-Est	13	
Dunkerque – Littoral	4	
Dunkerque – Belgique	1	
Dunkerque – Le Havre	1	
Calais – HdF partie sud	11	Origine / Destination Calais : 26,5 allers / retours /jour (53 circulations / jour)
Calais – Artère Nord-Est	11	
Calais – Belgique	4,5	

ÉTUDE CAPACITAIRE : CONCLUSIONS

- ❑ **Malgré des hypothèses pénalisantes, pas de difficultés à insérer le futur trafic dans les flux actuels.**

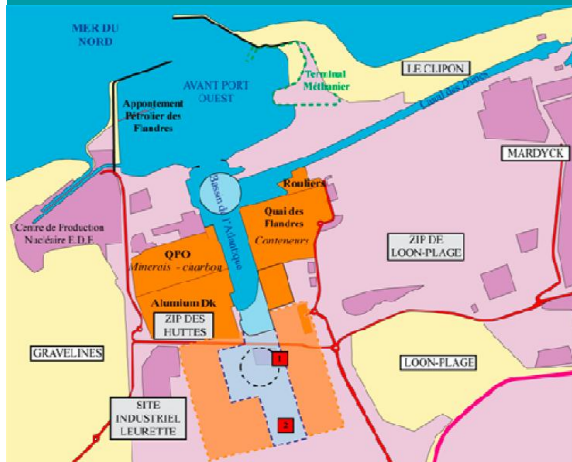
- ❑ **Le tracé des sillons fret : pas de situation de blocage grâce au maillage du réseau ferré de l'ex Région Nord – Pas-de-Calais ;**

- ❑ **Quelques points d'attention :**
 - **les plages travaux sur la section Hazebrouck – Dunkerque ;**
 - **la gare d'Hazebrouck et les bifurcations de Sin-le-Noble.**



L'étude capacitaire a été menée en tenant compte de la desserte voyageurs du SA 2018.

ANNEXE



LES ITINÉRAIRES ALTERNATIFS EN HDF POUR UN MEILLEUR ÉCOULEMENT DES TRAFICS FRET EN CAS DE TRAVAUX SUR LE RÉSEAU

ITINÉRAIRES ALTERNATIFS
SERVICE ANNUEL 2017



SNCF Réseau, Direction Territoriale Nord-Pas-de-Calais - Picardie - AM - Novembre 2016

EVOLUTIONS DES CIRCULATIONS FRET CFL

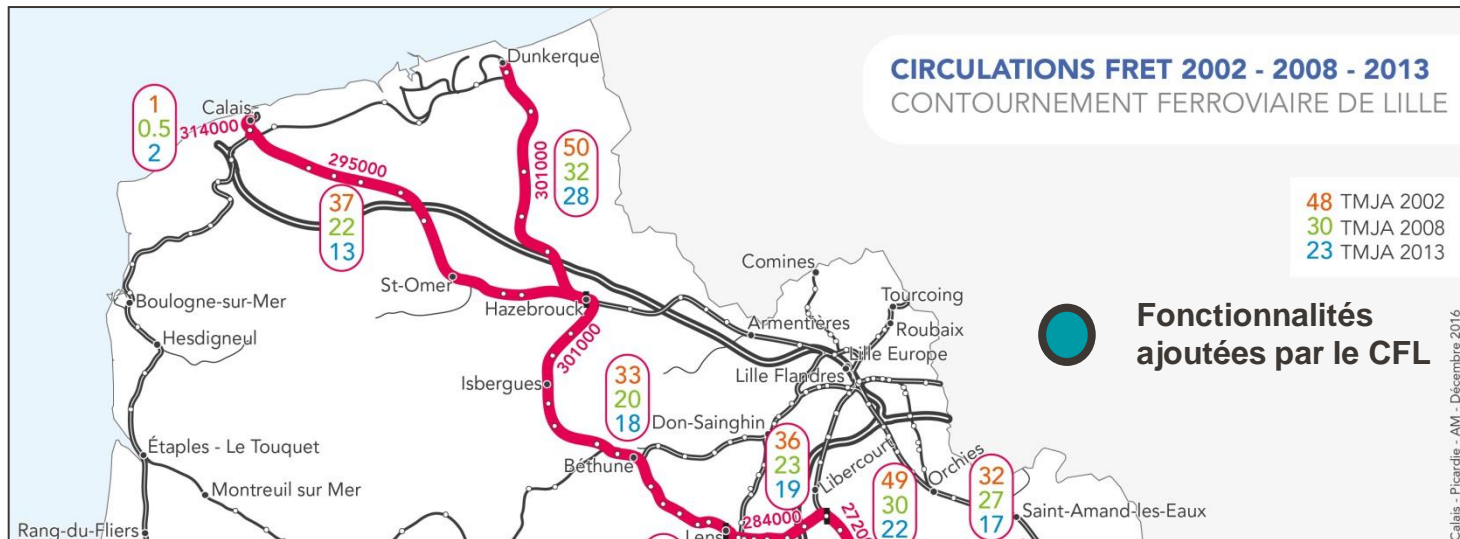
Historique des trafics :

Forte baisse du trafic fret depuis la crise économique

+

Trafic voyageur stable

=> Réserve de capacité disponible



● Fonctionnalités ajoutées par le CFL

