

DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31BIS

DU 15 AVRIL AU 13 JUILLET 2015

CAHIER D'ACTEUR
N°5 JUIN 2015



La nouvelle SNCF

Depuis le 1^{er} Janvier 2015, le groupe SNCF est constitué de 3 établissements.

- **SNCF Mobilités** assure les services de transport ferroviaire.
- **SNCF Réseau** assure la gestion de l'infrastructure.
- **SNCF** assure le pilotage stratégique, la cohérence économique, l'intégration industrielle et l'unité sociale de l'ensemble.

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 Mobilité

Opérateur

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

CAHIER D'ACTEUR SNCF

Les cahiers d'acteurs sont rédigés sous sa responsabilité par toute personne morale qui désire exprimer un point de vue argumenté. Ils sont édités et diffusés par la CPDP.

Perspectives d'évolution de la capacité « voyageurs » vers le Luxembourg

PRÉAMBULE

Dans le cadre de la Commission Particulière du Débat Public de l'A31bis, et au regard du rôle du système ferroviaire dans les déplacements du sillon lorrain et en particulier vers le Luxembourg, SNCF précise dans cette note, pour le trafic voyageurs, la capacité actuelle vers le Luxembourg, les évolutions engagées et celles pouvant être envisagées ou étudiées pour l'horizon 2020.

AUJOURD'HUI

80 000 travailleurs frontaliers
Dont 10 % utilisent le train

DEMAIN

HORIZON 2020
106 000 travailleurs frontaliers*

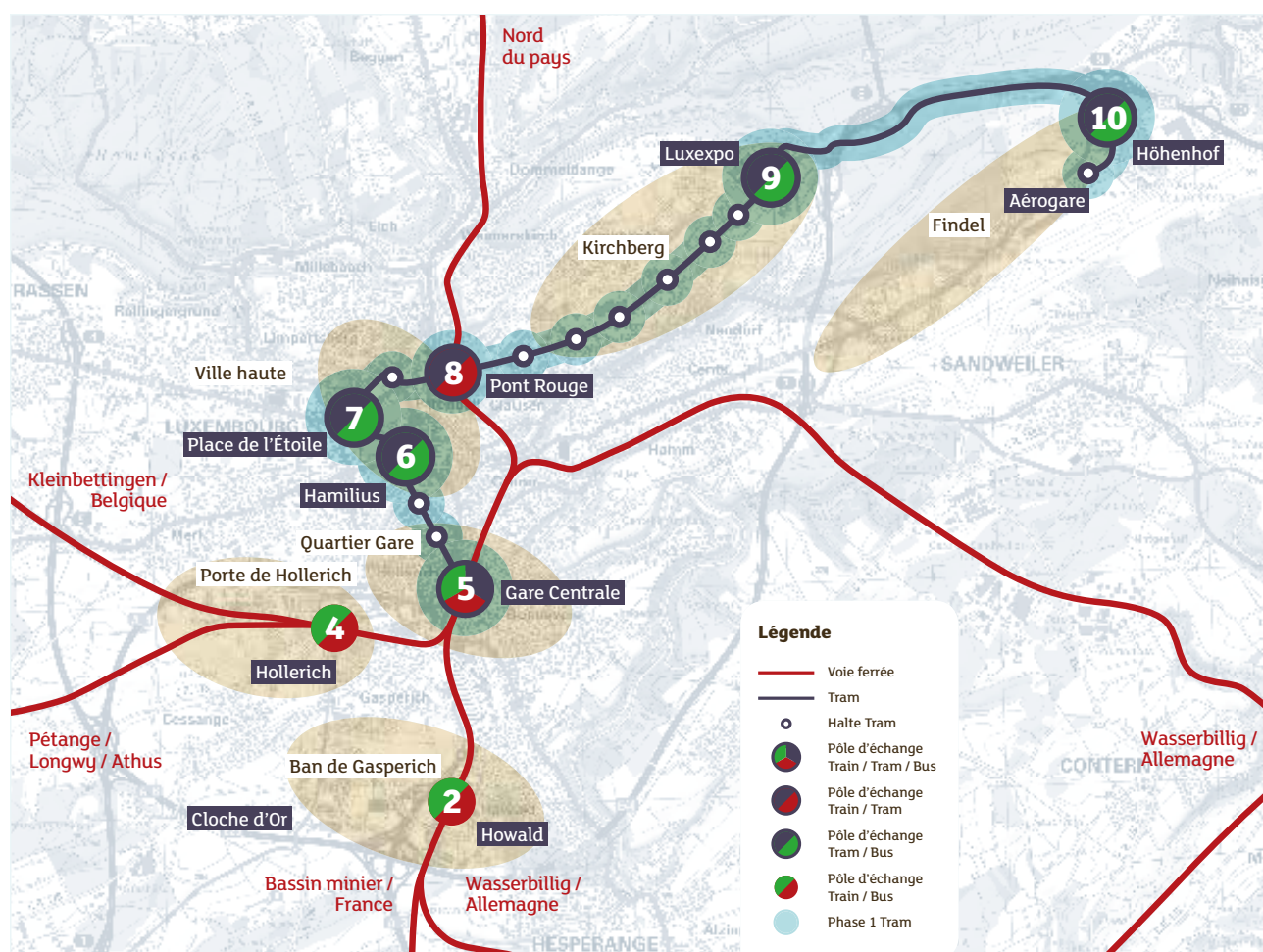
HORIZON 2030
133 000 travailleurs frontaliers*

* Source Schéma de Mobilité Transfrontalière (SMOT)

UN ENVIRONNEMENT FAVORABLE POUR LE FERROVIAIRE TRANSFRONTALIER VERS LUXEMBOURG

La stratégie pour une mobilité durable pour les résidents et frontaliers (MoDu) mise en œuvre par le Grand-Duché du Luxembourg se traduit par des investissements considérables dans les transports, avec notamment :

- Création d'une ligne ferroviaire nouvelle à 2 voies entre Bettembourg et Luxembourg (300 M€, Mise en service actuellement programmée en 2020)
- Ligne de tramway au départ de la gare de Luxembourg (550 M€, mise en service programmée de façon progressive de 2017 à 2021)
- Réaménagement de la gare de Luxembourg, avec création de 4 nouvelles voies à quai
- Création de deux gares en amont (Howald, 30 M€, envisagée pour 2017) et aval (Pont rouge, 100 M€, prévue en 2017) de la gare centrale de Luxembourg.



Accès à Luxembourg en Transports en Commun à horizon 2020

Source Ministère du Développement Durable et des Infrastructures, Grand-Duché du Luxembourg, « Stratégie globale pour une mobilité durable »

L'objectif pour le Grand-Duché est d'atteindre dès 2020 une part modale de 25% des déplacements motorisés en transports collectifs.



DES CAPACITÉS EN ÉVOLUTIONS FORTES SUR LE TER

En 2014 : 4 trains 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) **une première révolution** avec la possibilité de **6 trains** par heure en heure de pointe

A l'horizon 2020 : La mise en service des projets d'infrastructure au Luxembourg constituera une **deuxième révolution** avec des possibilités supplémentaires, dont une analyse encore à mener avec les acteurs concernés permettra de définir l'offre et la capacité possibles (trains supplémentaires, trains plus longs...)

L'évolution de la capacité en heure de pointe est donnée ci-dessous, avec une estimation 2020 basée sur un scénario restant à 6 trains/heure, mais avec des trains en 3 unités multiples.

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 : 1 017 places assises

US : Unité Simple

UM : Unité Multiple (UM2 = 2 x US, UM3 = 3 x US)

En parallèle, les accès aux gares de départ seront à travailler.

- Des solutions peuvent être recherchées pour les gares situées entre Metz et Thionville, avec le développement de parkings de rabattement et une articulation renforcée avec les réseaux urbains.
- Des solutions devraient aboutir (à l'horizon du projet de cadencement 2016) pour la vallée de l'Orne, où résident plusieurs milliers de frontaliers actuellement sans desserte ferroviaire utile pour le Luxembourg.

La situation autour de Thionville laisse en effet apparaître des parkings et des accès routiers saturés.

Néanmoins, de réelles possibilités techniques existent en matière de parking, ainsi que des disponibilités de capacité ferroviaire sur les axes de rabattement vers Thionville, parallèles aux axes routiers saturés : deux infrastructures ferroviaires permettant d'accéder rapidement à la gare de Thionville depuis l'est (ligne de Bouzonville, via Yutz) et depuis l'ouest (ligne de Longuyon via Hayange), offrent en effet des capacités résiduelles. L'idée de navettes depuis Yutz ou Kuntzig à l'est, depuis Hayange ou Audun-le-Roman à l'ouest, se dessine ainsi comme une éventualité à étudier.

CONCLUSION : UN SYSTÈME FERROVIAIRE EN CAPACITÉ D'ABSORBER UNE PART PLUS IMPORTANTE DES FLUX VERS L'AGGLOMÉRATION DE LUXEMBOURG

Aujourd'hui, 83 000 frontaliers français travaillent au Luxembourg. Avec une évolution attendue de l'ordre de +3% par an, ils devraient augmenter de près de 50 000 d'ici 2030 pour atteindre 133 000 frontaliers.

Avec une part d'environ 50% en provenance de l'axe central de la Moselle, ce sont ainsi **25 000 frontaliers supplémentaires** qui sont attendus d'ici 2030 sur le sillon lorrain.

Le système ferroviaire sur l'axe Metz-Thionville-Luxembourg offre des capacités significatives de prise en charge de ces nouveaux besoins avec une véritable évolution dès 2016, et peut offrir ensuite des capacités en forte augmentation, en fonction d'investissements plus ou moins lourds à réaliser.

Ainsi, sur les deux à trois heures de pointe constatées en matinée, au-delà des 8 000 frontaliers utilisant le train aujourd'hui, les capacités seront, ou pourront être :

- Dès 2016, de l'ordre de 2 500 à 4 000 voyageurs supplémentaires,
- A horizon 2020, de l'ordre de 7 000 à 10 000 voyageurs supplémentaires, avec des investissements portant principalement sur le matériel roulant et les aménagements de quais (ordre de grandeur entre 100 et 200 M€).

Cette offre permettrait alors d'absorber une part significative de la croissance de ces flux de frontaliers.

