

OBSERVATOIRE DE LA SATURATION FERROVIAIRE NÎMES – PERPIGNAN

Réunion du 11 juin 2015

Présents :

Mohamed Amri, DDTM du Gard
Claire Aufauvre-Trigui, SNCF
Isabelle Bataillon, Communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée
Bruno Beauchet, SNCF Réseau
Amélie Bohun, Communauté d'agglomération Nîmes Métropole
Eric Boisseau, FNAUT Languedoc-Roussillon
Annie Boix, DDTM du Gard
Patrick Burté, DREAL Languedoc-Roussillon
Karine Bussone, DREAL Languedoc-Roussillon
Alain Chausse, SNCF Réseau
Jean-Pierre Degaeff, Conseil Général de l'Aude
Arnaud Demus, Région Languedoc-Roussillon
Nicolas Dourlens, Région Languedoc-Roussillon
Thomas Fonson, Région Languedoc-Roussillon
Isabelle Gianiel, Vice-Présidente transport et mobilité de Montpellier Agglomération
Thomas Goumont, Montpellier Agglomération
Louis Grandjacquet, FNAUT Languedoc-Roussillon
Thibault Leclercq, Conseil Général Pyrénées Orientales
Solen Le Roux, Région Languedoc-Roussillon
Stéphane Loubié, Conseil Général de l'Hérault
Frédéric Mejean, Conseil Général de l'Hérault
Marie Meunier-Polge, Vice-Présidente transports et intermodalité de la Région Languedoc-Roussillon
(pour la fin de la réunion)
Pascal Pinet, DGA aménagement durable du territoire, Région Languedoc-Roussillon
Eric Rebeyrotte, CGEDD, co-président de l'observatoire de la saturation
Maximilien Rudeau, Région Languedoc-Roussillon
Nicolas Sproni, MEDDE/DGITM/DIT

Ordre du jour :

- Validation du compte-rendu de la réunion du 29 janvier 2015
- Apports des travaux du conseil scientifique
- Premier tableau de bord des indicateurs
- Perspectives d'évolution des trafics sur l'axe Nîmes – Perpignan à horizon CNM (suite aux réunions du 10 avril 2015)
- Premiers enseignements de l'observatoire

Compte-rendu :

Accueil et validation du compte-rendu de la réunion du 29 janvier 2015

Pascal Pinet accueille les participants et indique que Madame Marie Meunier-Polge, Vice-Présidente aux transports et à l'intermodalité de la Région Languedoc-Roussillon, rejoindra ultérieurement la réunion.

Après avoir vérifié qu'il n'y avait pas de remarque sur le compte-rendu de la précédente réunion du 29 janvier 2015, Éric Rebeyrotte commence la présentation du point suivant de l'ordre du jour.

Apport des travaux du conseil scientifique

Le conseil scientifique a élaboré un kit pédagogique qui vise à éclairer la notion de saturation ferroviaire qui est complexe et très relative : elle ne dépend pas que des performances de l'infrastructure, mais aussi des caractéristiques de la demande de sillons, ainsi que des règles de construction du graphique de circulation.

Eric Rebeyrotte présente les principaux apports du kit pédagogique à la compréhension de la problématique capacitaire de la voie ferrée actuelle entre Nîmes et Perpignan. Un des grands défis de la ligne est d'organiser la mixité des circulations. Le graphique des circulations actuel montre que l'on a déjà beaucoup travaillé cette organisation : il reste encore quelques plages libres mais peu, d'autant moins qu'il faut prévoir des sillons de respiration pour faire circuler des trains en retard.

Pascal Pinet indique que parmi les enseignements du kit, il faudrait aussi souligner l'enjeu de la qualité des sillons pour toutes les circulations. Il ne suffit pas d'avoir des sillons, il faut qu'ils soient utilisables par une demande. Pour le fret par exemple, il est important de disposer de sillons qui permettent d'arriver au bon moment au bon endroit, par exemple pour aller à Rungis. Pour les voyageurs, l'enjeu est d'avoir des dessertes qui permettent le report modal effectif de la route vers le fer ; on peut citer par exemple le projet de tram-train à Montpellier inscrit au CPER.

Eric Boisseau évoque l'intérêt de disposer de voies d'évitement dans les gares qui permettent aux trains de se doubler, ce qui limite la consommation de capacité liée à des trains qui marquent régulièrement des arrêts par rapport aux trains plus rapides. Il souligne l'importance de garder au moins les points d'évitement existants.

Eric Rebeyrotte répond que l'intérêt des points d'évitement a toutefois des limites, on ne peut pas arrêter trop longtemps et trop souvent les trains de fret, et encore moins les voyageurs en gare.

Eric Boisseau répond qu'il semble pourtant qu'on utilise beaucoup les évitements en Suisse et en Allemagne, et qu'il y a peut-être des solutions d'exploitation pour optimiser leur usage. En tout cas, cela montre qu'il y a des voies d'optimisation de la capacité.

Pascal Pinet se demande si le graphique présenté dans lequel on voit apparaître quelques plages libres est bien le graphique pour le jour le plus chargé. Une remise à plat complète du graphique a été faite en 2012 et depuis les échanges entre la Région et les services de SNCF Réseau, dans le cadre de la préparation de chaque service annuel, débouchent sur l'impossibilité de créer de nouveaux trains. Les seuls sillons de respiration qui existent ne peuvent pas être circulés, sinon ils seraient

commandés. Il ajoute que le récent rapport Duron souligne la nécessité d'améliorer les TET sur l'axe Bordeaux – Montpellier – Marseille. Compte tenu de l'impossibilité de dégager de nouveaux sillons, cela pourrait se faire au détriment des TER.

Eric Rebeyrotte répond qu'effectivement les horairistes de SNCF Réseau considèrent que l'axe est très contraint à ce jour.

Pascal Pinet précise qu'il n'a pas été fait jusqu'ici à la Région de proposition de dépassement de train en gare.

Eric Boisseau répond que ces propositions n'ont pas été faites car il faut attendre la réalisation de CNM qui va permettre de répartir le trafic fret et voyageurs. Mais en revanche, compte tenu de l'échéance plus éloignée de réalisation de LNMP, on peut s'interroger sur l'opportunité de prévoir des évitements ou des garages actifs entre Montpellier et Narbonne, de manière à accompagner au plus vite l'évolution du trafic fret.

Pascal Pinet souligne que même si un 4^{ème} sillon TER est prévu contractuellement avec CNM, il n'y a pas de garantie à ce jour qu'il puisse être tracé. De surcroît s'agissant de la proposition de création d'évitements entre Montpellier et Narbonne, se poserait alors la question du bouclage de leur financement. Enfin, l'objectif de l'observatoire est de voir si le lancement de LNMP doit se faire ou non avant 2030, au regard de besoins de la ligne et du territoire, et non pas de travailler sur des évitements ou des garages actifs. La Région est pour sa part convaincue de la nécessité du lancement de LNMP au plus tôt et les objectifs du calendrier ont été définis.

Bruno Beauchet confirme que dans le cadre du débat public de LNMP, des scénarios d'amélioration du réseau existant ont été étudiés et il a été admis qu'ils n'apporteraient pas une performance suffisante.

Premier tableau de bord des indicateurs

Eric Rebeyrotte présente ensuite l'état d'avancement du tableau de bord d'indicateurs.

- *Indicateur nombre de demandes non satisfaites*

Pour Pascal Pinet, il manque un indicateur sur les demandes de sillons non satisfaites.

Eric Rebeyrotte indique qu'un tel indicateur est difficile à renseigner et qu'il ne sera pas possible d'en faire l'historique.

Eric Boisseau demande la proportion de trains fret qui utilisent des sillons de dernière minute.

Eric Rebeyrotte répond que, lors de la réunion du 10 avril dernier avec les opérateurs fret, ils ont indiqué souvent demander des sillons de dernière minute par manque de visibilité sur leurs besoins lors de la préparation du service annuel. Il rajoute qu'il est difficile là aussi d'avoir un historique sur ces données.

- *Indicateur nombre de [trains par tranche horaire](#)*

Pascal Pinet s'interroge sur la diapo du nombre de trains par tranche horaire qui laisse penser qu'il y a 4 TER à l'heure entre 17 et 18 heures, alors que ce n'est pas le cas actuellement, malgré le souhait de la Région.

Eric Rebeyrotte rappelle que tous les graphiques concernent bien les circulations réelles et non celles programmées. Les circulations réelles prennent parfois du retard, voire, moins souvent, elles peuvent être en avance par rapport à l'horaire théorique. Il peut donc y avoir un basculement d'une heure à l'autre.

Pascal Pinet indique que le choix de faire une projection de la saturation du graphique à partir d'une seule journée semble insuffisant pour mesurer une saturation structurelle. En effet, cette méthode implique de prendre en compte des événements conjoncturels non récurrents (par exemple le non-respect de l'horaire d'un train pour un fait donné). Dans le cas présenté, le graphique présente une structure à 4 trains régionaux par heure ce qui n'est pas la réalité de la construction horaire. Par ailleurs, il semble que ces données ne soient pas cohérentes alors avec le chiffre de régularité donné plus loin qui, pour la section Nîmes – Montpellier, est de 100 % à 5 min pour ce jour observé pour les TER.

- *Indicateur de ponctualité et régularité des trains*

Eric Rebeyrotte indique qu'il faut tenir compte des hypothèses de calcul des indicateurs : il s'agit du pourcentage de retard supplémentaire pris sur la ligne et non pas du retard calculé à l'arrivée. Il précise qu'un guide de lecture sera fourni.

Pascal Pinet demande si on peut disposer de valeurs de référence auxquelles on pourrait comparer les résultats des indicateurs de régularité.

Alain Chausse indique que les indicateurs présentés à ce stade ne sont pas les mêmes que ceux qui sont utilisés par les AOT avec la SNCF. L'objectif ici est de mesurer des retards qui seraient dus à la densité d'utilisation de la ligne. Les statistiques de régularité utilisées par les AOT et la SNCF visent à mesurer l'irrégularité subie par les usagers, toutes causes confondues, y compris les retards dus à l'exploitant ou aux causes extérieures. Dans le cas présent, on cherche à s'affranchir de ces causes en mesurant l'augmentation de l'écart horaire (différence entre l'horaire réel et l'horaire théorique) entre deux points de la ligne, par exemple entre Nîmes et Montpellier. C'est pourquoi on a des valeurs différentes et plus favorables que les chiffres de régularité de la SNCF. Ainsi par exemple, un train qui serait déjà en retard à l'arrivée à Nîmes, mais dont le retard ne s'accroîtrait pas jusqu'à Montpellier, apparaîtrait à l'heure dans les chiffres présentés. Alors que du point de vue de l'utilisateur, il arrive bien en retard à Montpellier. On calcule aussi de tels indicateurs sur LN1 pour l'observatoire Paris – Lyon, mais les résultats sur une ligne à grande vitesse sont difficiles à comparer à ceux d'une ligne mixte.

Eric Boisseau demande la proportion de trains fret qui utilisent des sillons de dernière minute.

Eric Rebeyrotte répond que, lors de la réunion du 10 avril dernier avec les opérateurs fret, ils ont indiqué souvent demander des sillons de dernière minute par manque de visibilité sur leurs besoins lors de la préparation du service annuel. Il rajoute qu'il est difficile là aussi d'avoir un historique sur ces données.

- *Autres échanges*

Eric Boisseau demande que l'on clarifie la conclusion de la diapo 27 « augmentation de l'hétérogénéité des circulations et de la rigidité du graphique », qui lui semble, en ces termes, contradictoire avec le travail mené lors du service annuel 2012 pour optimiser la capacité et la régularité.

Pascal Pinet confirme que la contrainte sur le graphique s'est accrue avec la croissance des TER, et en lien avec la politique volontariste de la Région qui conduit à multiplier les arrêts, mais cela participe à l'amélioration de la qualité de service.

Pascal Pinet indique qu'il ne faut pas s'arrêter à la mesure d'une seule journée qui ne prendrait en compte que des faits conjoncturels et demande s'il ne faudrait pas renseigner les indicateurs sur des bases de données annuelles pour mesurer les problèmes structurels. Faire des mesures limitées à un seul jour dans une année semble insuffisant. Cela serait notamment particulièrement utile pour le fret qui varie beaucoup d'un jour à l'autre.

Sur les données voyageurs en gare après 2011, Claire Aufauvre-Trigui indique qu'il convient d'en faire la demande auprès de SNCF Mobilités et se propose de fournir un interlocuteur.

Isabelle Gianiel rappelle qu'il y a eu une augmentation du trafic sur l'axe ferroviaire mais aussi sur l'A9, ce qui traduit bien la présence du besoin de mobilité.

Eric Rebeyrotte insiste alors sur l'importance de la qualité des sillons pour y répondre de manière intéressante pour le voyageur.

Eric Boisseau indique l'effort réalisé par la SNCF qui a fait passer la ponctualité de 80 à 90 %. Les dysfonctionnements sont liés souvent à des causes extérieures (suicide, orage, PN, ...). Selon lui, les résultats sont bien meilleurs que dans les régions voisines et la qualité des sillons s'améliore donc bien.

La Région répond que cette amélioration de la régularité s'est toutefois faite au détriment du temps de parcours de certains trains.

Perspectives d'évolution des trafics sur l'axe Nîmes – Perpignan à horizon CNM (suite aux réunions du 10 avril 2015)

Un participant demande si l'ouverture à la concurrence pour les voyageurs domestiques a été prise en compte à partir de 2020, notamment pour affirmer qu'il n'y aura pas de croissance TGV avec CNM.

Eric Rebeyrotte répond que les perspectives présentées ne tiennent pas compte de l'ouverture à la concurrence voyageurs car il est difficile d'en évaluer l'effet sur les trafics. De plus, il n'est pas dans le champ de l'observatoire de réaliser une telle prospective. Il est décidé que la mention « hors concurrence » soit rajoutée.

Pascal Pinet souligne la difficulté d'afficher qu'il n'y aura pas de TGV supplémentaire avec la réalisation de CNM.

Claire Aufauvre-Trigui signale qu'il est difficile de se prononcer sur le nombre de TGV supplémentaires, ou sur les reports sur CNM, en l'absence de visibilité sur les niveaux de péage.

Eric Rebeyrotte indique qu'il s'agit en tout cas des hypothèses à retenir pour l'instant telles que figurant dans les documents officiels (dossier enquête publique gare Montpellier Sud de France).

Pascal Pinet souhaite une modification de la formulation des dessertes TET, car les choix ne sont pas faits.

Premiers enseignements de l'observatoire

Pascal Pinet demande que dans les enseignements de l'observatoire, il soit rappelé la difficulté de créer le 4^{ème} sillonn entre Nîmes et Sète demandé par la Région au vu des premières études réalisées SNCF-Réseau. De même, la croissance des besoins TER doit être libellée comme assurée et non pas comme une hypothèse.

Un participant demande si l'on dispose d'informations concernant le taux d'occupation des trains de voyageurs.

Alain Chausse répond que cet indicateur a été retenu par le conseil scientifique mais qu'il est apparu plus pertinent en première approche pour la LN1 sur l'observatoire Paris – Lyon. Il pourrait donc être intéressant de le renseigner pour la ligne Nîmes – Perpignan.

Eric Rebeyrotte souligne toutefois la variabilité probable des matériels sur la ligne.

La Région indique que ces taux d'occupation du matériel pour les TER pourraient être fournis par la SNCF.

En conclusion, Pascal Pinet indique que les éléments de ce jour constituent un point d'étape qui n'est pas conclusif. Mais on en retient toutefois qu'il y a un sujet de saturation existante sur la ligne. En outre, la Région souhaite être associée plus étroitement aux travaux et à la préparation en amont des réunions de l'observatoire.

Eric Rebeyrotte en prend bonne note et formule les excuses de l'équipe pour les données qui ont été disponibles très tard.

Eric Rebeyrotte et Pascal Pinet lèvent la séance.