



PICARDIE
LA RÉGION

ensemble, réinventons la Picardie

Pourquoi les horaires changent-ils en 2015 ? Objectifs et impacts



Pourquoi changer les horaires ?

Qui a pris la décision ?

Comment les nouveaux horaires ont-ils été construits ?

Quels bénéfices et quels impacts pour les usagers ?



PICARDIE

LA RÉGION

ensemble, réinventons la Picardie

Le trafic TER en Picardie

Zoom sur le trafic voyageurs /jour

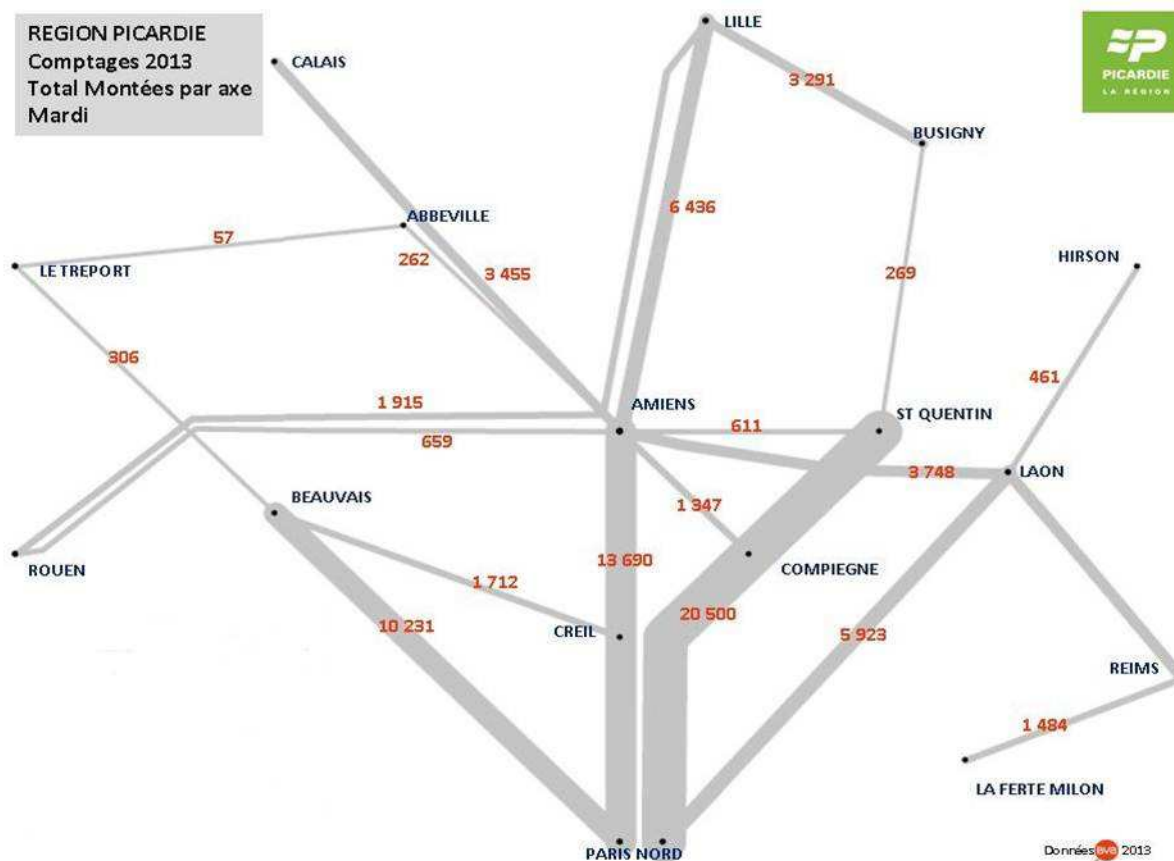
(répartition des montées –
chiffres 1/2013)

| | |
|--|-----|
| Nombre axes ferroviaires sur le territoire | 16 |
| Nombre de trains circulant chaque jour | 440 |
| Nombre de trains circulant en heures de pointe | 232 |
| Nombre de trains circulant en heures creuses | 208 |

Poids des axes du Bassin Parisien

| | |
|---|-----|
| Poids des axes du bassin Parisien (hors Paris Est-Château Thierry) | 71% |
| Poids des axes du Y Amiens/Paris- Busigny-St Quentin- Paris | 49% |

« Y picard » = axes Paris –
Creil – Amiens – Saint-
Quentin



Pourquoi changer les horaires ?

➤ Un poids des trois axes du Y picard déterminant:

- plus de la moitié des voyageurs du réseau picard circulent sur Paris-Amiens, Paris-Compiègne-Saint-Quentin et Paris Creil
- près de 50 000 voyages sur les 96 000 voyages quotidiens en TER.

➤ Des accès à l'Île-de-France et notamment à Paris-Nord à la limite de la saturation

- 8 sillons* activés en heures de pointe par TER et Intercités le matin sur les 8 disponibles,
- un parc de matériel mobilisé en totalité aux heures de pointe

➤ Des dysfonctionnements importants des horaires mis en place au service annuel 2012

- mauvaise répartition des trains à la sortie de la gare de Creil et aux entrées de Paris-Nord donc:
 - une mauvaise répartition des usagers dans les trains desservant Creil, Orry-la-Ville et Chantilly: un train très plein est suivi d'un autre quasiment vide quelques minutes après
 - un effet domino: lorsqu'un train est en retard, les suivants, très proches, le sont aussi
 - des retards qui se propagent sur les deux branches du Y vers Amiens et Saint-Quentin, donc à toute la Picardie

* Un sillon est la période pendant laquelle la voie est autorisée à la circulation d'un train entre deux points du réseau ferré.

Pourquoi changer les horaires ?

La Région Picardie agit à tous les niveaux pour l'amélioration du service ferroviaire en Picardie:

Travaux d'infrastructure

Achat de matériel roulant neuf (17 rames Régiolis livrées jusqu'en 2015, 7 rames Régio2N livrées en 2016)

Convention d'exploitation ferroviaire fixant des objectifs de qualité de service plus élevés

Mais

sans changement des horaires, il ne pourra y avoir d'amélioration tangible de la régularité sur le réseau picard

Pourquoi changer les horaires ?

Le changement des horaires a 3 objectifs:

- **Rendre la grille horaire plus robuste, c'est-à-dire éviter l'effet domino sur les retards**
- **Améliorer la répartition de l'offre dans une même heure, pour éviter une alternance train « plein » - train « vide »**
- **Proposer aujourd'hui une offre qui fera face à la croissance attendue des flux voyageurs dans les prochaines années**



PICARDIE

LA RÉGION

ensemble, réinventons la Picardie

Qui a pris la décision ?

Engagement des deux Autorités Organisatrices des Transports (Etat et Région Picardie) dans cette démarche

Construction commune avec les activités exploitantes des deux AOT (SNCF Intercités et SNCF TER Picardie)

Validation des étapes de construction par RFF

Comment les nouveaux horaires ont-ils été construits ?

Appel au cabinet suisse SMA

Les demandes des AOT

- Elargir l'étude à toutes les solutions possibles avec études des incidences liées au matériel, aux roulements, aux éventuelles améliorations de l'infrastructure,
- Proposer des pistes d'évolution du graphique de référence « 2 heures »,
- Travailler en même temps sur les TER et les Intercités car l'utilisateur veut un train, peu importe l'activité,
- Prendre en compte des correspondances en gare de Creil,
- Conserver un volume d'offre 2015 équivalent à celui de 2014.



PICARDIE
LA RÉGION

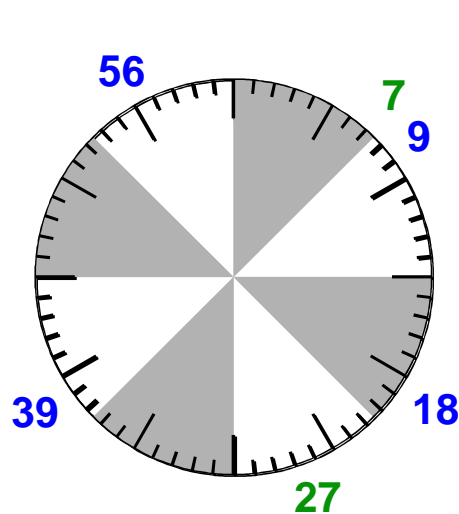
ensemble, réinventons la Picardie

Comment les nouveaux horaires ont-ils été construits ?

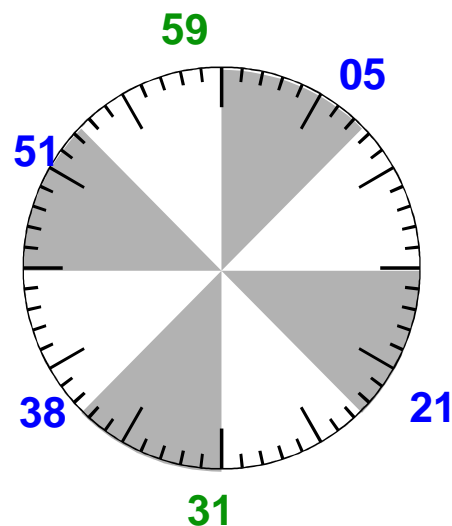
- Rééquilibrer la roue horaire sur Creil/Orry/Chantilly/Creil (meilleure répartition des sillons).
- Repositionner des sillons de respiration sur Paris/Nord (4 sillons de respiration par heure mieux répartis).
- Concentrer le matériel « gros porteur » en heure de pointe (sillons tracés pour répondre aux caractéristiques du matériel « gros porteur »).

Aujourd'hui

La Roue horaire est déséquilibrée



Roue Horaire à Creil



SA 2015

La Roue horaire est rééquilibrée :

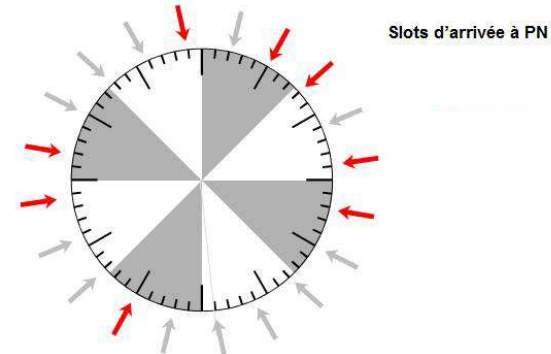
1 Direct toute les ½ h

1 omnibus Creil
Chantilly & Orry la Ville
tous les ¼h

Comment les nouveaux horaires ont-ils été construits ?

Processus de construction du SA 2015 à partir des horloges de la gare de Paris Nord (représentation des sillons disponibles en gare de Paris Nord)






-  12 sillons libres pour la Picardie + respiration
-  Arrivées sillons Grandes Lignes



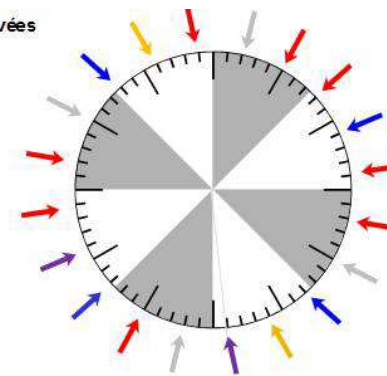
4 sillons de respiration à positionner pour absorber les retards

Reste 8 sillons disponibles vers Amiens et Saint-Quentin. Si TER ou IC veulent utiliser un sillon supplémentaire en plus de ces 8 possibilités, cela peut s'envisager dans le cas où un sillon grandes lignes (TGV, Thalys ou Eurostar) n'est pas utilisé. C'est le cas le matin par exemple où Eurostar n'active pas ses sillons avant 9h.

Horloge définitive

-  Positionnement des sillons de respiration
-  Arrivées sillons Grandes Lignes
-  Sillons desservant Orry et Chantilly au ¼ heure
-  Sillons missions directes
-  Sillons missions semi- directes à la ½ heure

Horloge des arrivées à PN



Quels bénéfices et quels impacts pour les usagers ?

Rendre la grille horaire plus robuste, c'est-à-dire éviter l'effet domino sur les retards

- Un « sillon de respiration » est un sillon où aucun train ne circule. En cas de besoin, il peut être utilisé par un train en retard de quelques minutes, et cela évite les répercussions sur les trains suivants.
 - Le nouvel horaire répartit mieux les 4 sillons de respiration par heure en gare du Nord, ce qui devrait éviter les retards en cascade
- En Picardie, il y a à la fois des trains rapides et des trains omnibus, plus lents car ils s'arrêtent partout, sur les mêmes voies. Les premiers doivent donc pouvoir dépasser les seconds, mais cela n'est possible qu'à quelques endroits. De plus, le train le plus lent doit en général attendre que l'autre soit passé pour repartir.
 - Le nouvel horaire limite le nombre de dépassements et ils ont lieu aux endroits où la voie de dépassement est la plus longue, ce qui limite le temps d'attente.

Optimiser la répartition de l'offre dans une même heure

- Le nouvel horaire répartit mieux les trains en sortie de la Gare de Creil, à l'origine d'une mauvaise répartition des trains en gare de Chantilly et d'Orry-La-Ville (certains trains se succèdent à 3' d'intervalle),
 - Les voyageurs devraient être mieux répartis entre les trains, évitant les surcharges constatées actuellement

Quels bénéfices et quels impacts pour les usagers ?

Réfléchir aujourd'hui sur une offre qui fera face à la croissance attendue des flux voyageurs dans les prochaines années

- Entre Paris-Nord et Chantilly, les voies sont saturées: il y a des TER, des Intercités, des Eurostar, des TGV, des trains de fret... A court terme, la seule solution pour faire face à la croissance du trafic est d'utiliser des trains avec plus de places et d'arriver à en faire passer plus à l'heure de pointe
- Les nouveaux horaires permettent de mettre les trains les plus capacitaires (rames V2N) là où ils sont les plus nécessaires, à l'heure de pointe entre Creil et Paris
- La Picardie partagera un sillon avec TGV: quand il n'y a pas de train, en particulier le matin à l'heure de pointe, un TER ou un Intercités utilise le sillon

La mise en place des nouveaux horaires devra se traduire par des trains plus à l'heure et moins bondés, pour toute la Picardie...

... même s'il ne va pas résoudre tous les problèmes, en particulier la saturation du réseau ou les pannes de matériel roulant

Quels bénéfices et quels impacts pour les usagers ?

Les impacts pour les usagers

- Une offre équivalente sur la journée en nombre de trains et en types de missions
- Mais les horaires évoluent sensiblement et bougent de 20 à 30 minutes sur les 3 axes du Y
- Les horaires des axes en correspondance avec ceux du Y (Amiens-Boulogne, Amiens-Laon, Amiens-Saint Quentin et Amiens-Cambrai) sont aussi touchés, afin que les correspondances soient maintenues

L'objectif est de stabiliser les grilles horaires pour plusieurs années, au moins jusqu'à la mise en service de Roissy-Picardie