

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE

Le GIP Transalpes a souhaité la réalisation d'une analyse fonctionnelle permettant une première approche de la nature des dessertes par TGV et trains régionaux performants vers le Nord de l'Ain, Genève et la Haute-Savoie à un horizon donné.

Cette analyse doit considérer les différents itinéraires d'accès possibles à ces zones dans le cadre d'une situation de référence et de projet du réseau ferroviaire. Cette situation de référence suppose qu'un certain nombre des projets est réalisé à l'horizon de l'étude. Cette situation de projet suppose la mise en service à l'horizon de l'étude d'un certain nombre de modernisation ou d'aménagement complémentaire suivant plusieurs variantes.

L'ensemble des projets en référence et en situation de projet constitue le champ géographique de l'analyse souhaitée. Il est synthétisé sur la carte jointe ci-après.

Pour concrétiser et mener à bien cet objectif, Transalpes a décidé de confier à Systra cette analyse.

L'étude confiée à Systra a été réalisée sous la direction de Transalpes et en étroite collaboration avec un groupe de travail constitué pour cette étude. Ce groupe de travail était constitué des représentants des différentes instances de transports régionales, de la SNCF et de RFF. Plusieurs réunions du groupe de travail ont permis de valider les différentes propositions de Systra.

L'étude s'est déroulée sur une durée de six mois et comprenait essentiellement deux grandes phases.

- ♦ Une phase de collecte et d'analyse des données fournies par les membres du groupe de travail. Au terme de cette phase, Systra devait présenter un schéma d'itinéraires.
- ♦ Une phase d'étude permettant la définition des principes d'organisation de dessertes sur la base du schéma cartographique des itinéraires validé par le groupe de travail.

Cette étude fonctionnelle sera **considérée essentiellement comme un exercice définissant les principes de desserte à un horizon donné, soit 2010**. Son objectif est avant tout de **donner un premier éclairage** de la problématique considérée.

La première phase de l'étude a décrit en détail toutes les dessertes actuelles (portant sur l'année 1998-1999) sur les différentes zones de l'aire d'étude :

- ♦ le Nord Ain (Bourg-en-Bresse, Oyonnax),

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE

- ♦ Genève et sa Région (Genève et Bellegarde),
- ♦ le Genevois français (St-Julien et Annemasse),
- ♦ le Chablais (Thonon et Evian),
- ♦ La Vallée de l'Arve et l'Est Annecien,
- ♦ Annecy.

Cette analyse met en évidence, outre la complexité et la disparité des relations, le trafic annuel, les temps de parcours et le nombre de dessertes par relation.

La situation de référence prévoit :

- ♦ la mise en service de la LGV Lyon – Combe de Savoie, avec cinq possibilités de raccordement au réseau existant dans la zone de Chambéry,
- ♦ la mise en service de la liaison modernisée Bourg-en-Bresse – Bellegarde (via Nantua),
- ♦ diverses améliorations de lignes existantes (électrifications Valence – Montmélian et Sathonay – Bourg-en-Bresse, modernisations Aix – Annecy et LGV Paris – Sud-Est).

Les projets complémentaires analysés portent sur différents raccordements ou shunts, parfois "concurrents", mais permettant tous des améliorations de temps de parcours pour un ou plusieurs types de trains. Ce sont :

- ♦ les raccordements de Beynost et de Sathonay, dans la région lyonnaise,
- ♦ les shunts de Lovagny et de l'Albanais, pour l'accès à Annecy,
- ♦ les raccordements du Pied du Salève et La Praille – Eaux-Vives, pour le Genevois,
- ♦ le raccordement d'Etrembières et le shunt de La Roche-sur-Foron pour l'accès à la Vallée de l'Arve.

Toutes ces nouvelles réalisations et améliorations prises en hypothèse, en situation de référence comme en situation de projet, sont présentées en fonction de leur coût, de leur gain absolu en temps de parcours et de leur intérêt en matière de libération de capacité sur les lignes existantes concernées.

Une double analyse de l'intérêt de chacun des itinéraires de référence ou existants, a permis d'avoir des approches différentes de la nécessité ou non de réaliser les projets complémentaires :

- ♦ l'une a consisté à examiner les itinéraires d'accès à chacune des zones de l'aire d'étude,

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE

- ♦ l'autre a consisté à examiner les itinéraires d'accès de toutes ces zones dans chacune des cinq possibilités de raccordement en Combe de Savoie.

Différents critères quantitatifs et qualitatifs ont été renseignés pour chacun des itinéraires, afin de pouvoir les comparer :

- ♦ temps de parcours sans arrêt,
- ♦ gain en temps par rapport à l'itinéraire de référence,
- ♦ fréquences envisagées à terme pour chaque liaison,
- ♦ gares intermédiaires pouvant être desservies,
- ♦ rebroussements éventuels des trains,
- ♦ populations à desservir,
- ♦ montant des investissements supplémentaires.

Les hypothèses de dessertes et de fréquences prises en compte proviennent de différents dossiers d'étude. Elles ne constituent pas un engagement du transporteur ferroviaire.

A partir de ces deux approches, et principalement de la deuxième qui s'est avérée plus pertinente, le choix des itinéraires à retenir pour l'élaboration des dessertes a été effectué sur la base des critères quantitatifs et qualitatifs : l'élimination des itinéraires s'est d'abord faite sur les critères quantitatifs, puis, pour les itinéraires restants, sur les critères qualitatifs.

Le choix définitif a été clair pour la desserte de la partie Nord (Nord Ain, Genève, Genevois et Chablais) d'une part, et d'Annecy d'autre part. Il en est de même pour la desserte du Sillon Alpin.

Par contre, pour la desserte de la Vallée de l'Arve, les deux possibilités d'accès (Annecy et Annemasse) restent ouvertes :

- ♦ la desserte par Annecy est pertinente pour les options A1 et B2 en Combe de Savoie,
- ♦ la desserte de la Vallée est sensiblement équivalente pour les autres options.

A noter que la réalisation du shunt de La Roche-sur-Foron influencerait totalement le choix général par Annecy, alors que le raccordement d'Étrembières, *malgré la non desserte d'Annemasse*, rendrait plus compétitif l'autre itinéraire.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE

Hormis le shunt hypothétique de La Roche, et celui d'Etrembières jugé non pertinent pour les trains concernés, **seul le raccordement de Beynost pourrait être retenu pour assurer les liaisons Satolas – Genève.**

Conformément à ces choix, et pour tenir compte de la dualité de la desserte de la Vallée de l'Arve, deux scénarios de desserte bien différenciés sont proposés, conformément aux schémas joints.

Le scénario final de desserte de la zone d'étude, par TGV et autres TER-GV ou IC régionaux, dépendra essentiellement du choix d'arrivée de la LGV en Combe de Savoie.

Pour la Vallée de l'Arve, ce scénario final pourrait être un compromis entre les deux scénarios proposés, selon les heures de la journée, les liaisons concernées, le matériel utilisé et les besoins en arrêts intermédiaires.



