

2 - DESCRIPTION ET ANALYSE DES DESSERTES ACTUELLES

2 - DESCRIPTION ET ANALYSE DES DESSERTES ACTUELLES

2.1 Présentation

La description de l'offre actuelle est décrite par zone et représentée sous forme de schémas. Six zones ont été retenues : Ain (Bourg et Oyonnax), Genève (Bellegarde et Genève), Genevois français (Annemasse et St-Julien), Chablais, Arve (Vallée et Annecy par le nord), Annecy (par le sud).

a) Caractéristiques générales

Les différentes zones de l'étude sont desservies par des trains de quatre types pouvant être définis ainsi :

- trains nationaux « *Grandes Lignes* » (GL), y compris de nuit le cas échéant, assurés en TGV ou en train Corail ;
- trains régionaux « *Intercités* » (IC), reliant les grandes agglomérations de la région ;
- trains régionaux « *semi-directs* » (SD), reliant les grandes agglomérations à des villes de moyenne importance ;
- trains régionaux assurant une desserte « *locale* » complémentaire, soit en zone rurale (LR), soit en zone périurbaine des grandes agglomérations (LP).

Ces deux dernières catégories sont décrites pour montrer toutes les dessertes afin d'en tenir compte dans l'évaluation de la capacité des lignes et dans les propositions finales.

Les dessertes complémentaires par autocar de substitution sont mentionnées, notamment pour les correspondances dans les pôles d'échange.

b) Principales caractéristiques de l'offre

L'offre actuelle de la zone d'étude est caractérisée par une augmentation saisonnière importante des dessertes de la Haute-Savoie (hiver et, à un degré moindre, été).

Les dessertes d'Annecy par le Sud, avec Paris et Lyon se font par deux itinéraires :

- via Culoz, avec rebroussement à Aix-les-Bains,
- via St-André-le-Gaz, avec rebroussement à Chambéry.

2 - DESCRIPTION ET ANALYSE DES DESSERTES ACTUELLES

De plus, les dessertes de la Vallée de l'Arve se font par deux itinéraires :

- via Aix et Annecy, avec deux rebroussements (Aix / Chambéry et La Roche-sur-Foron) pour les liaisons avec Paris et Lyon, un seul pour les liaisons avec Grenoble (La Roche-sur-Foron),
- via Bellegarde et Annemasse, avec un seul rebroussement à Annemasse.

La desserte TGV, en saison, se fait via Annemasse, par contre la desserte GL, toute l'année, se fait via Annecy.

Les dessertes régionales de grand parcours (IC) pour Lyon se font à part égale via Annemasse et via Annecy. Pour Grenoble et au-delà, la desserte se fait naturellement via Annecy.

Certaines gares assurent des correspondances plus ou moins rapprochées entre trains nationaux et régionaux et vice-versa ; ce sont Bellegarde, Bourg-en-Bresse, Annecy et parfois Annemasse.

Compte tenu de la zone géographique de l'étude, l'ensemble des trains décrits (sauf pour Bourg-en-Bresse) est terminus/origine dans la zone.

D'une manière générale, l'offre, qui s'adapte assez bien à la demande constatée, souffre néanmoins de certaines critiques :

- des absences de dessertes dans certaines plages horaires,
- mauvaise lisibilité des horaires, (plusieurs variantes selon les périodes de l'année ou les jours de la semaine),
- desserte non systématique de certains points d'arrêt intermédiaires ou dessertes intermédiaires trop nombreuses,
- correspondances entre types de desserte (GL et trains régionaux) souvent non coordonnées (*exemples* : Bellegarde pour le Chablais, Annecy pour l'Arve, Bourg-en-Bresse pour Oyonnax).

2 - DESCRIPTION ET ANALYSE DES DESSERTES ACTUELLES

c) Présentation des schémas

Chaque liaison directe est repérée par un trait de couleur caractéristique et identifiée par un cartouche. Les points d'arrêt desservis dans la zone par chacune des liaisons sont indiqués (les cas particuliers ne sont pas repris).

Pour des raisons de lisibilité, certaines liaisons de même type ou à desserte similaire ont été fusionnées sous un seul trait.

Le cartouche contient, pour chaque sens (arrivée = A ou départ = R) :

- la fréquence des trains de la liaison pour un jour ouvrable ordinaire et, *entre parenthèses*, pour le dimanche ; il est fait distinction, dans le même cartouche, des trains du service d'été 1998 et ceux du service d'hiver 1999.
- le meilleur temps de parcours commercial correspondant et, *entre parenthèses*, le temps moyen de toutes les relations de la liaison (diurnes et nocturnes).
- le trafic annuel (1997 ou à défaut 1995), pour les deux sens, en nombre de voyages sur la liaison du cartouche, prennent en compte tous les types de trains.

A noter que pour certaines liaisons, il a été nécessaire de distinguer dans des cartouches différents :

- les trains « *hors plein été et hors plein hiver* »,
- des trains « *plein été et plein hiver* »,

ou encore

- les trains « *diurnes* »,
- des trains « *nocturnes* »,
- avec parfois nécessité d'un cartouche « *toutes relations* ».

Dans ce cas, le trafic de la liaison ne figure que dans un seul cartouche.

Par ailleurs, il faut noter que le volume de trafic d'une liaison correspond à l'ensemble des relations, de même type ou de type différent, desservant la liaison et quel que soit le nombre de trains du cartouche considéré.

2 - DESCRIPTION ET ANALYSE DES DESSERTES ACTUELLES

Les trafics locaux par autocars de substitution, très diffus et peu significatifs, ne sont pas indiqués dans les cartouches correspondants.

d) Récapitulation

L'annexe 1 montre trois schémas qui mettent en évidence sur l'ensemble du champ de l'étude les différents types de trafic existant :

- Schéma A : Dessertes TGV et GL
- Schéma B : Dessertes IC Régionales à grande distance
- Schéma C: Dessertes TER Régionales ou Locales (trains + autocars)

2 - DESCRIPTION ET ANALYSE DES DESSERTES ACTUELLES

2.2 Desserte actuelle de Bourg-en-Bresse et Oyonnax

La principale caractéristique des liaisons GL ou régionales de cette zone, avec Lyon, est d'avoir deux itinéraires, via *Villars-les-Dombes* et via *Ambérieu*.

L'itinéraire via Villars est plus court de 15 km, mais les temps sont équivalents grâce à la traction électrique et à la vitesse maximale (160 km/h) via Ambérieu. En outre, la voie unique entre Sathonay et Bourg-en-Bresse cause des pertes de temps pour croisement et réduit la capacité.

Le *schéma 2-2* ci-après décrit chaque type de desserte et les différentes liaisons de chaque type.

2.2.1 Desserte de Bourg-en-Bresse

La desserte ferroviaire de Bourg-en-Bresse comporte trois types :

a) desserte type GL

Elle est caractérisée par des trains nationaux (voire internationaux) avec desserte au passage :

- liaisons Paris – Genève et Paris – Annecy par TGV,
- liaisons (Midi) Lyon – Strasbourg par trains Corail.

Ces trains sont figurés en *rouge* sur le schéma.

b) desserte TER type SD

Elle est caractérisée par des trains régionaux (voire interrégionaux) avec desserte au passage :

- liaison Lyon – Oyonnax (St-Claude et Morez) par automoteur.

Ces trains sont figurés en *bleu* sur le schéma.

c) desserte TER type LR

Elle est caractérisée par des trains régionaux (voire interrégionaux) avec desserte terminus/origine et parfois au passage :

- liaison Lyon – Bourg-en-Bresse (Besançon) par automoteur, via Ambérieu ou Sathonay,

2 - DESCRIPTION ET ANALYSE DES DESSERTES ACTUELLES

- liaison Ambérieu – Bourg-en-Bresse,
- liaison Mâcon – Bourg-en-Bresse,
- liaison Bourg-en-Bresse – Oyonnax.

Ces trains sont figurés en **noir** sur le schéma.

En outre une liaison de type « *locale* », par autocar de substitution, complète la desserte de la ligne Sathonay – Bourg-en-Bresse.

Cette liaison autocar est figurée en **orange** sur le schéma.

2.2.2 Desserte d'Oyonnax

La **desserte ferroviaire d'Oyonnax** comporte deux types :

a) desserte TER type SD

Elle est caractérisée par des trains régionaux (voire interrégionaux) avec desserte au passage ou terminus/origine :

- liaison Lyon – Oyonnax (St-Claude et Morez) par automoteur.

Ces trains sont figurés en **bleu** sur le schéma.

b) desserte TER type LR

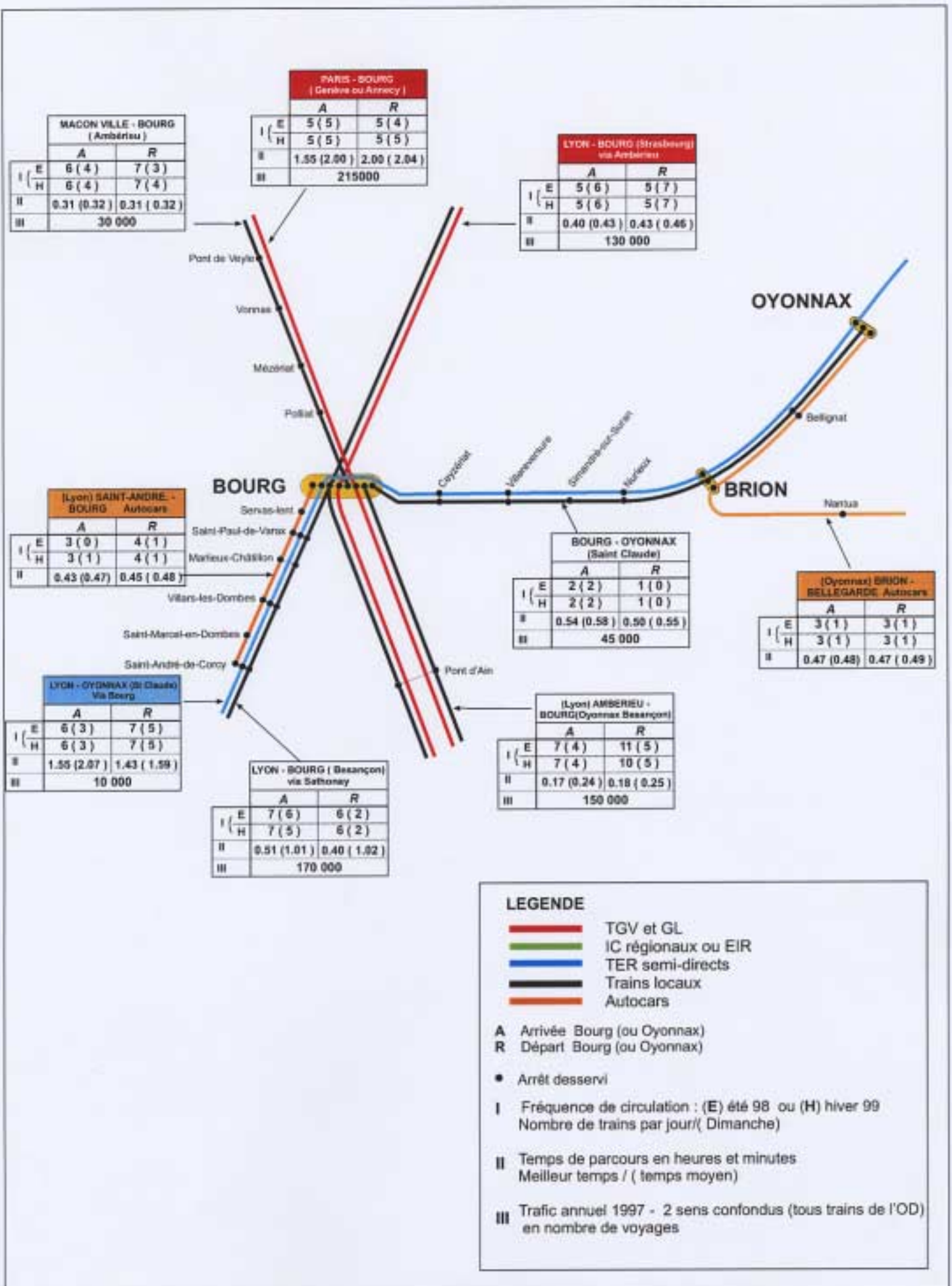
Elle est caractérisée par des trains régionaux terminus/origine.

- liaison Bourg-en-Bresse – Oyonnax.

Ces trains sont figurés en **noir** sur le schéma.

En outre une liaison de type « *locale* », par autocar de substitution, complète la desserte entre Oyonnax, Brion et Bellegarde et assure des correspondances à Brion pour Nantua.

Cette liaison autocar est figurée en **orange** sur le schéma.



2 - DESCRIPTION ET ANALYSE DES DESSERTES ACTUELLES

2.3 Desserte actuelle de Bellegarde et Genève

Le schéma 2-3 décrit chaque type de desserte et les différentes liaisons de chaque type.

2.3.1 Desserte de Genève

La desserte ferroviaire de Genève (Genève, considérée sur le plan de l'exploitation, comme gare française pour les trains SNCF terminus/origine) comporte quatre types :

a) desserte type GL

Elle est caractérisée par des trains « nationaux » terminus/origine :

- liaison Paris – Genève par TGV,
- liaison (Montpellier) Lyon – Genève par TGV,
- liaison (Midi) Lyon – Genève par trains Corail de nuit,
- liaison (Midi) Grenoble – Genève par trains Corail de jour et de nuit.

Ces trains sont figurés en *rouge* sur le schéma.

b) desserte TER type IC

Elle est caractérisée par des trains « régionaux » terminus/origine :

- liaison Lyon – Genève,
- liaison Valence – Grenoble – Genève.

Ces trains sont figurés en *vert* sur le schéma.

c) desserte TER type LR

Elle est caractérisée par des trains « régionaux » terminus/origine :

- liaison Bellegarde – Genève.

Ces trains sont figurés en *noir* sur le schéma.

2 - DESCRIPTION ET ANALYSE DES DESSERTES ACTUELLES

d) desserte CFF type LP

Elle est caractérisée par des trains locaux terminus/origine ne desservant que la partie suisse de la ligne, mais dont on doit tenir compte dans l'évaluation en capacité de la ligne :

- liaison La Plaine – Genève.

Ces trains sont figurés en *noir* sur le schéma.

2.3.2 Desserte de Bellegarde

La desserte ferroviaire de Bellegarde comporte quatre types :

a) desserte type GL

Tous les trains nationaux (en *rouge*) terminus/origine Genève, desservent Bellegarde, sauf la liaison TGV Montpellier – Lyon – Genève.

b) desserte TER type IC

Tous les trains régionaux (en *vert*) terminus/origine Genève, desservent Bellegarde.

Bellegarde est desservie en plus par des trains en transit :

- liaison Lyon – Évian-les-Bains / St-Gervais-les-Bains, fusionnés ou non avec les trains de la liaison Lyon – Genève.

c) desserte TER type LR

Trains (en *noir*) de la liaison Bellegarde – Genève.

d) desserte de type « locale » par autocar de substitution

Elle est caractérisée par des services de rabattement sur la gare de correspondance de Bellegarde :

- liaison Bellegarde – Divonne-les-Bains (Pays de Gex), la plus étoffée,
- liaison Bellegarde – Brion – Oyonnax,
- liaison Bellegarde – Pougny.

Ces liaisons autocars sont figurées en *orange* sur le schéma.

