

4 - ANALYSE ET CHOIX DES ITINÉRAIRES

4.3 Choix retenu et justification

A l'examen des deux approches successives testées pour la sélection des itinéraires, la seconde méthode apparaît plus objective que la première.

Un choix clair pour la majorité des itinéraires ressort et permet d'aboutir à une proposition de desserte de l'ensemble du champ de l'étude.

4.3.1 Choix et justification des itinéraires

Dans l'approche précédente, il est résulté une sélection d'itinéraires pour les différentes liaisons TGV nationales et Intercité Régionales desservant l'aire d'étude. Cette sélection a permis d'éliminer certains projets complémentaires ou concurrents, en raison de :

- leur coûts,
- leur non pertinence pour certains trafics,
- ou pour leur faible intérêt en matière de gain de temps ou encore pour le peu de trains concernés.

Toutefois, certains de ces itinéraires peuvent conserver un intérêt pour d'autres trafics ou pour des trafics pour lesquels l'abandon peut sembler acquis, parce que les investissements sont de meilleur rapport malgré des gains plus faibles en temps. Cet intérêt peut se trouver renforcé par le fait que les améliorations concernées influent dans un sens ou dans l'autre sur la capacité des lignes existantes en situation de référence.

Dans cette sélection, les itinéraires suivants présentent les meilleurs avantages :

- les liaisons Paris – Genève et Paris – Chablais se font par le projet de référence C1/C2 (ligne des Carpates),
- les liaisons Lyon – Genève et Lyon – Chablais se font par la ligne existante via Ambérieu, Culoz et Bellegarde,
- les liaisons Midi – Genève se font par Satolas, le projet I (raccordement de Beynost) et la ligne existante via Ambérieu, Culoz et Bellegarde,
- les liaisons Paris – Annecy et Région Lyonnaise – Annecy se font par la LGV Lyon – Combe de Savoie et la ligne existante Aix – Annecy modernisée en référence (projet G'), avec desserte ou non de Satolas,

4 - ANALYSE ET CHOIX DES ITINÉRAIRES

- la liaison Sillon Alpin Sud – Genève se fait par la ligne existante via Aix et Bellegarde avec modernisation M en référence,
- les liaisons Sillon Alpin Sud – Chablais et Arve se font par la ligne existante via Aix et Annecy avec modernisations M et G' en référence.

Par contre, les liaisons Paris – Arve et Région Lyonnaise – Arve peuvent se faire selon deux itinéraires :

- Paris – Arve
 - ◆ soit par le projet de référence C1/C2 et la ligne existante via Annemasse,
 - ◆ soit par le projet de référence LGV Lyon – Combe de Savoie, la ligne existante via Annecy, avec modernisation G', et le projet F (shunt et raccordement de La Roche-sur-Foron).
- Région Lyonnaise – Arve
 - ◆ soit par la ligne existante via Ambérieu, Bellegarde et Annemasse,
 - ◆ soit par le projet de référence LGV Lyon – Combe de Savoie, la ligne existante via Annecy, avec modernisation G', et le projet F (shunt et raccordement de La Roche-sur-Foron).

Le projet E (raccordement d'Etrembières), malgré son coût modeste, n'a pas été retenu pour les dessertes considérées, mais serait utilisé pour les sports d'hiver, s'il était réalisé par ailleurs pour des dessertes locales.

Les avantages et inconvénients de ces deux itinéraires sont analysés ci-après et permettent d'envisager deux scénarios de desserte différents conformément aux *schémas 4.1 et 4.2* placés en fin de chapitre, pouvant éventuellement se fusionner en un schéma de desserte de compromis.

4 - ANALYSE ET CHOIX DES ITINÉRAIRES

4.3.2 Cas particulier de la Vallée de l'Arve

L'analyse ci-après porte non seulement sur les liaisons TGV, TER-GV et IC, mais aussi sur les différents TER de complément desservant la zone.

4.3.2.1 Avantages

a) Itinéraires par Annecy

Temps de parcours

- ◆ *Avec l'investissement F* (shunt et raccordement de La Roche), les gains de temps possibles par rapport à l'itinéraire via Annemasse, pour des trains sans arrêt en amont de l'Arve, sont en faveur de tous les itinéraires de la LGV entre Lyon et la Combe de Savoie et varient :
 - de 3 mn par B3 à 18 mn par A1, pour les TGV Paris – Annecy prolongés St-Gervais (deux par jour et par sens certains jours),
 - de 15 mn par B2 à 30 mn par A1, pour les 7 ou 8 TER-GV Lyon – Annecy prolongés St-Gervais (7 à 8 par jour et par sens).
- ◆ *Sans l'investissement F* (shunt et raccordement de La Roche), ces gains concernent seulement les itinéraires A1 et B2 et varient :
 - de 1 mn par B2 à 8 mn par A1, pour les TGV Paris,
 - de 5 mn à 20 mn, pour les TER-GV Lyon.

L'investissement F peut faire en outre gagner 10 mn aux ICR Sillon Alpin sud – Arve et 8 mn aux ICR Sillon Alpin sud – Chablais

Dessertes

- ◆ Les liaisons directes Chambéry/Aix – Arve sont plus nombreuses.
- ◆ Il n'y a plus de rebroussement à La Roche.
- ◆ En dehors des TGV directs Paris – Arve, les correspondances se font à Annecy.

4 - ANALYSE ET CHOIX DES ITINÉRAIRES

Capacité (conséquences indirectes)

- ◆ Les liaisons Lyon – Genève et Lyon – Chablais peuvent être jumelées jusqu'à Bellegarde et libérer des sillons sur le tronçon commun Lyon – Bellegarde.
- ◆ Cette mesure pourrait également s'appliquer, hors sports d'hiver, aux TGV Paris-Chablais jumelés avec des TGV Paris-St-Gervais (deux par jour et par sens certains jours), et libérer des sillons sur le tronçon commun Paris – Bourg – Bellegarde – Annemasse via C1/C2.

b) *Itinéraires par Annemasse*

Temps de parcours

- ◆ Comme l'investissement F n'est pas réalisé, des gains de temps sont possibles, par rapport à l'itinéraire via Annecy, pour les deux TGV Paris – St-Gervais seulement, **sans arrêt en amont d'Annemasse**, et pour tous les itinéraires de la LGV entre Lyon et la Combe de Savoie, sauf A1 (temps identique).
- ◆ Ces gains varient de 7 à 15 mn malgré un rebroussement de 7 mn à Annemasse.

Dessertes

- ◆ Les liaisons directes Annemasse – Arve sont plus nombreuses.
- ◆ Le nombre de liaisons directes Annecy – Arve est identique.
- ◆ En dehors des TGV directs, les correspondances TGV pour l'Arve se font systématiquement à Bellegarde dans un délai restreint (10mn) avec les ICR Lyon – Evian/St-Gervais.

Investissements

- ◆ Il n'y a pas d'investissement supplémentaire par rapport aux projets de référence.

Matériel

- ◆ Le matériel nouveau TER-GV, prévu pour circuler sur LGV, est limité à Annecy procurant des économies de commande.
- ◆ Le matériel nouveau (Z-TER), pouvant équiper les trains IC, peut être utilisé en banalité sur l'ensemble de la Région.

4 - ANALYSE ET CHOIX DES ITINÉRAIRES

4.3.2.2 Inconvénients

a) Itinéraires via Annecy

Investissements

- ♦ Il est nécessaire de construire le shunt de La Roche-sur-Foron d'un montant de 1,0 GF pour bénéficier d'un meilleur gain de temps.

Matériel

- ♦ Le prolongement à St-Gervais de rames TER-GV aptes à 300 km/h, sur des lignes classiques où la vitesse ne dépasse pas 140 km/h, augmentera sensiblement les besoins de ce type de matériel très sophistiqué.

Capacité

- ♦ Malgré le jumelage des ICR Lyon – Chablais et Lyon – Genève, ces missions peuvent être dédoublées en pointe, et altérer la capacité du tronçon commun Lyon – Bellegarde et la régularité en voie unique.
- ♦ La capacité des voies à quai de la gare d'Annecy peut s'avérer insuffisante si les TER-GV Lyon – Annecy – St-Gervais doivent être en correspondance serrée (10mn) avec les TGV Paris – Annecy terminus. Si des TER Annecy – St-Gervais devaient être créés pour cela, afin d'assurer une correspondance spécifique, c'est la voie unique entre Annecy et St-Gervais qui serait contrainte et la régularité et les temps de parcours de tous les trains de la section seraient remis en cause.

b) Itinéraires via Annemasse

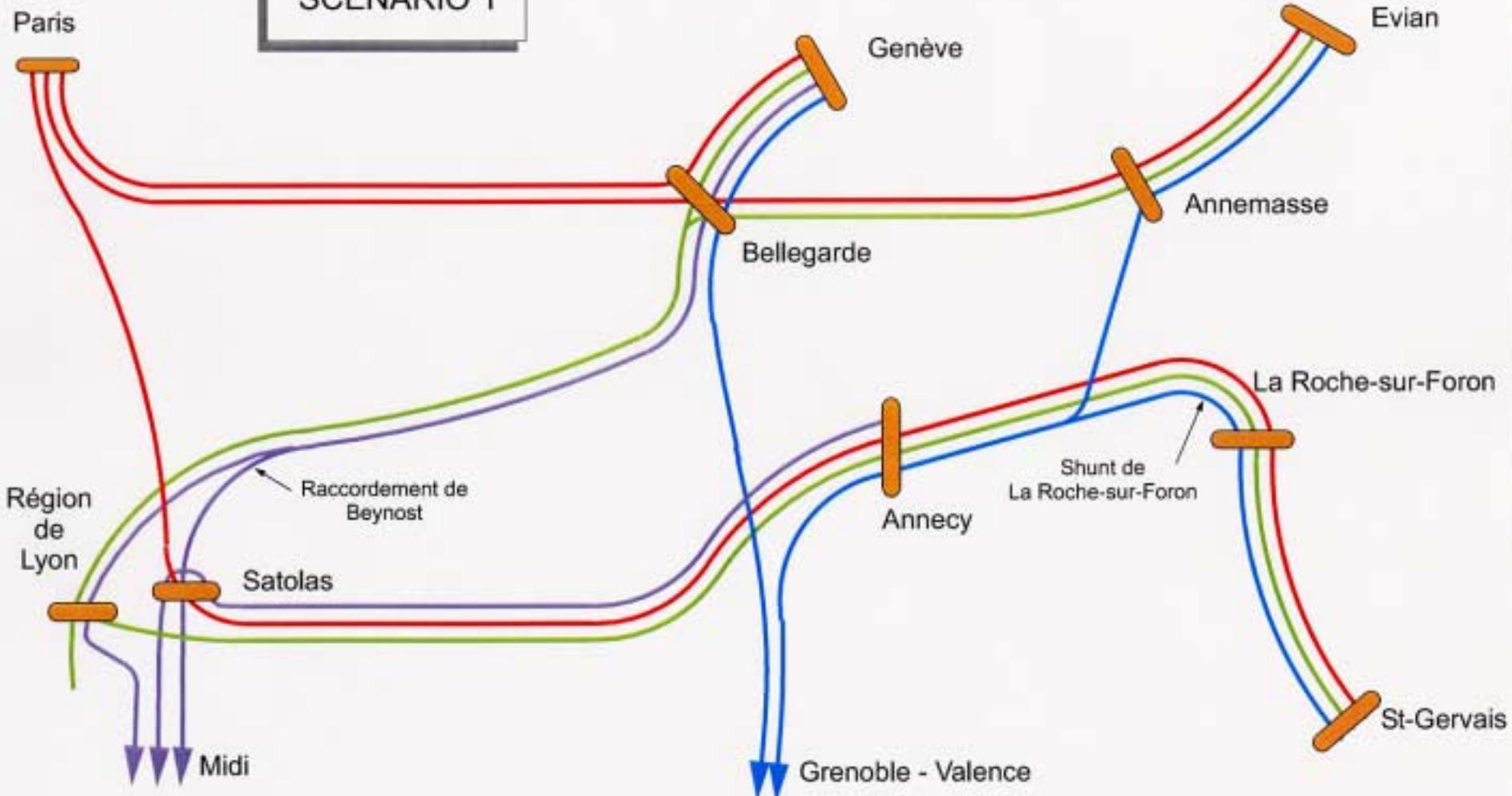
Capacité

- ♦ Les liaisons Lyon – Chablais/Arve et Lyon – Genève circulent séparément entre Lyon et Bellegarde.

Dessertes

- ♦ Le rebroussement à Annemasse fait perdre quelques minutes.

SCENARIO 1



LEGENDE:

—	liaisons avec Paris par TGV	—	liaisons avec la région lyonnaise
—	liaisons avec Grenoble - Valence	—	liaisons avec le Midi par TGV



