

5 - ÉTUDE DE LA DESSERTTE

5 - ÉTUDE DE LA DESSERTE

Conformément aux choix arrêtés en matière d'itinéraires, il est proposé deux scénarios pour tenir compte des deux possibilités d'accès ferroviaire à la Vallée de l'Arve.

5.1 Principes de desserte

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

5.1.1 Dessertes assurées

Deux types de dessertes sont décrites dans les deux scénarios ci-après :

- ◆ les liaisons nationales reliant Paris ou le Midi à la zone d'étude, assurées en TGV,
- ◆ les liaisons régionales, *de type intercity*, avec peu d'arrêts, reliant la Région lyonnaise ou le Sillon Alpin à la zone d'étude, assurées en TER-GV s'il y a emprunt de la LGV Lyon – Combe de Savoie ou ICR d'un type nouveau (automoteur électrique avec minimum trois voitures), apte à 160 km/h.

Le choix du matériel régional ICR pour certaines liaisons est justifié par l'abandon du barreau LGV au nord du Sillon Alpin.

En outre, il est décrit des dessertes régionales complémentaires, irriguant la zone d'étude, qui assurent des correspondances de ramassage et de distribution aux principaux pôles desservis par les TGV, TER-GV et ICR.

5.1.2 Arrêts intermédiaires

Un certain nombre d'arrêts intermédiaires sont proposés dans les deux scénarios pour chaque liaison TGV, TER-GV ou ICR.

Ils correspondent au maximum des possibilités d'arrêt sur les liaisons concernées pour rester attractives en qualité et pour assurer une desserte correcte des pôles intermédiaires.

De plus, ces arrêts permettent la diffusion de la clientèle par le biais des correspondances.

Néanmoins, sur une relation donnée, le nombre d'arrêts effectifs pourra varier selon les missions le long de la journée et l'intérêt commercial présenté par tel ou tel arrêt.

5 - ÉTUDE DE LA DESSERTE

Certains TGV pourront même être "sans arrêt". D'autres pourront n'avoir qu'un seul arrêt dans l'aire d'étude.

Le rôle de cabotage de ces trains sera limité aux arrêts retenus, sachant que des dessertes TER complémentaires assurent normalement cette fonction.

A noter encore que certains arrêts, desservant des villes moyennes, résultent d'errements existants (arrêts en Vallée de l'Arve, Genevois, Chablais). Par ailleurs, il existe déjà des liaisons sans arrêt dans l'aire d'étude (TGV Midi – Genève).

5.1.3 Fréquences

Les fréquences envisagées dans les deux scénarios sont celles proposées pour l'horizon 2010 ou au-delà.

Les fréquences des dessertes TGV, TER-GV ou ICR, liées au projet Lyon – Combe de Savoie, sont extraites du document Setec-SemaLy de 1997, d'après les prévisions SNCF pour les TGV et les études du Schéma Régional des Transports (SRT) pour les TER-GV, ICR et TER complémentaires. Le document récent (mai 99) de MLM (missions et fréquences des trains de voyageurs – horizon 2007/2010) vient affiner ces données.

Pour la fréquence des TGV Midi – Genève, pouvant desservir Satolas, il est fait référence à l'étude "Sillon Alpin" de 1992-1993, dans laquelle des trafics Barcelone – Genève et Nice – Marseille – Genève étaient pris en compte. Avec la mise en service des LGV Montpellier – Barcelone et Méditerranée, 8 paires de TGV étaient prévues (quatre par liaison).

Aujourd'hui, 1 paire de TGV existe via Lyon.

Avec la LGV Méditerranée seule, le chiffre pris en compte est de quatre (deux par branche), deux via Lyon, deux via Satolas et le raccordement de Beynost (I).

5.1.4 Organisation des circulations

La grande majorité du réseau SNCF de l'aire d'étude est constitué de sections de voies uniques :

- ◆ Bourg-en-Bresse – Bellegarde (projet de référence C1/C2),
- ◆ (Bellegarde) Longera – Annemasse – Evian-les-Bains,
- ◆ Aix – Annecy – La Roche-sur-Foron – Annemasse,
- ◆ La Roche-sur-Foron – St-Gervais-les-Bains.

5 - ÉTUDE DE LA DESSERTE

Mis à part les sections Aix – Annecy (G') et Bourg-en-Bresse – Bellegarde (C1/C2) modernisées en référence, l'équipement technique des autres devra être modernisé à terme (télécommande des gares de croisement,...) pour assurer :

- ♦ une bonne exploitation,
- ♦ une bonne stabilité de l'horaire,
- ♦ et surtout minimiser les pertes de temps inutiles pour croisement.

Par ailleurs, pour éviter des investissements complémentaires importants sur ces sections à voie unique visant à augmenter la capacité (points de croisement nouveaux, doublement de tronçons,...), ou pour ne pas moderniser certains points de croisement devenus inutiles commercialement, une recherche d'optimisation des horaires devra être entreprise à l'horizon concerné, pour les différents types de circulations envisagées dans les scénarios.

Cette recherche doit tenir compte des impératifs commerciaux de toute nature (nationaux, régionaux grande distance, régionaux de proximité) et des différents pôles de correspondance entre services retenus dans l'étude, notamment pour éviter d'augmenter le nombre de voies à quai existantes.

Pour ce faire, un certain nombre d'orientations en matière de construction d'horaire semblent nécessaires pour cette optimisation :

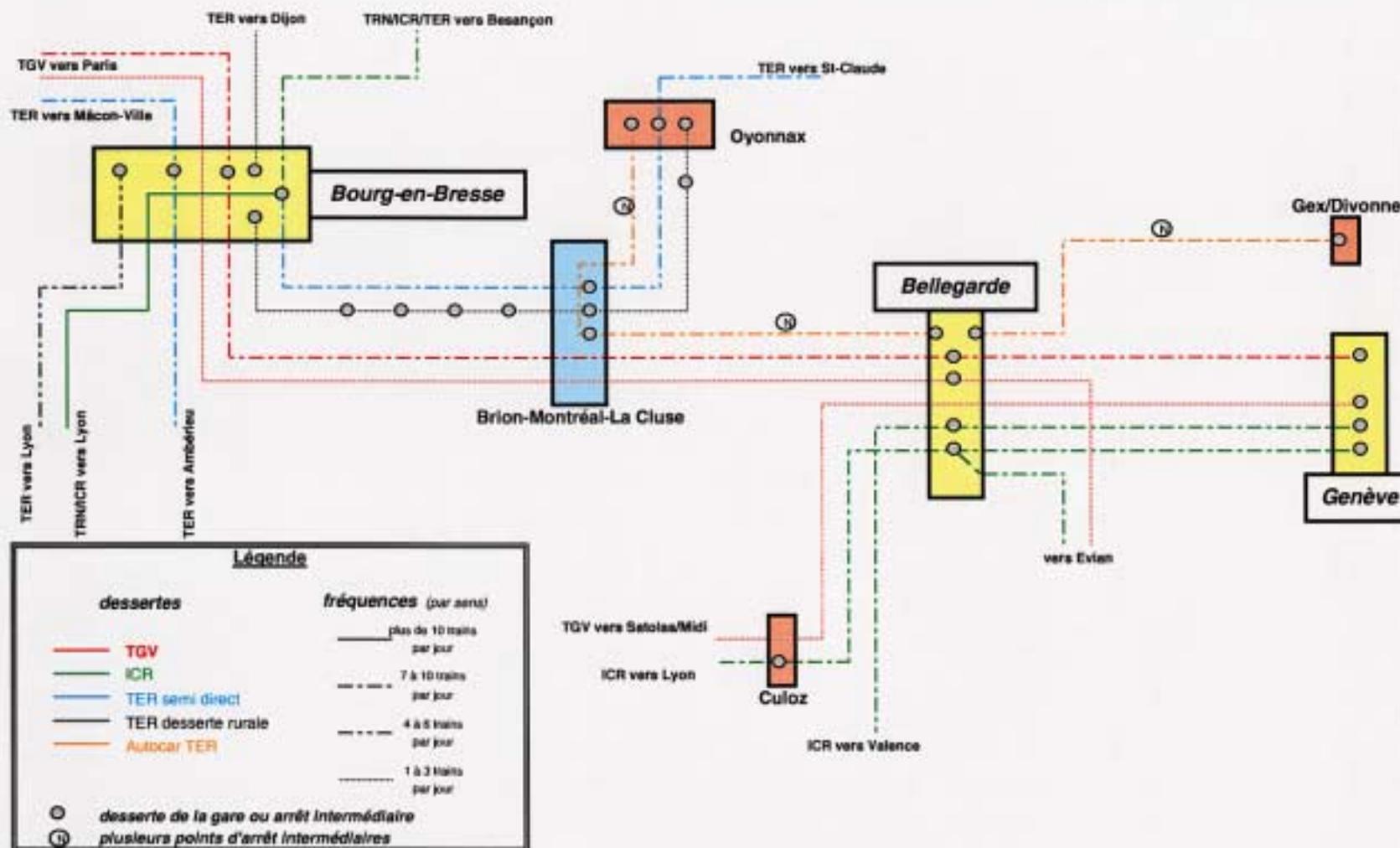
- ♦ les trains de toute nature entrent et sortent des sections à voie unique selon un horaire cadencé propre à chaque catégorie de trafic, indépendamment des arrêts intermédiaires que ces trains peuvent avoir en dehors des voies uniques,
- ♦ les trains TER de ramassage et de distribution précèdent ou suivent à distance de cantonnement sur la voie unique les trains TGV, TER-GV ou ICR correspondants,
- ♦ les croisements en voie unique ont lieu dans des gares commercialement desservies par l'un ou les deux trains qui s'y croisent.

Néanmoins, pour satisfaire les critères de qualité de service et éviter des arrêts inutiles pour croisement, il semble, a priori, utile que l'investissement G' (Aix – Annecy) comprennent une mise à double voie partielle (Albens – Rumilly).

5.2 Scénario de desserte n°1

La desserte de l'Arve se fait essentiellement via Annecy.

Les schémas 5-1, pages suivantes, montrent pour toutes les zones de l'étude, le principe des dessertes proposées.



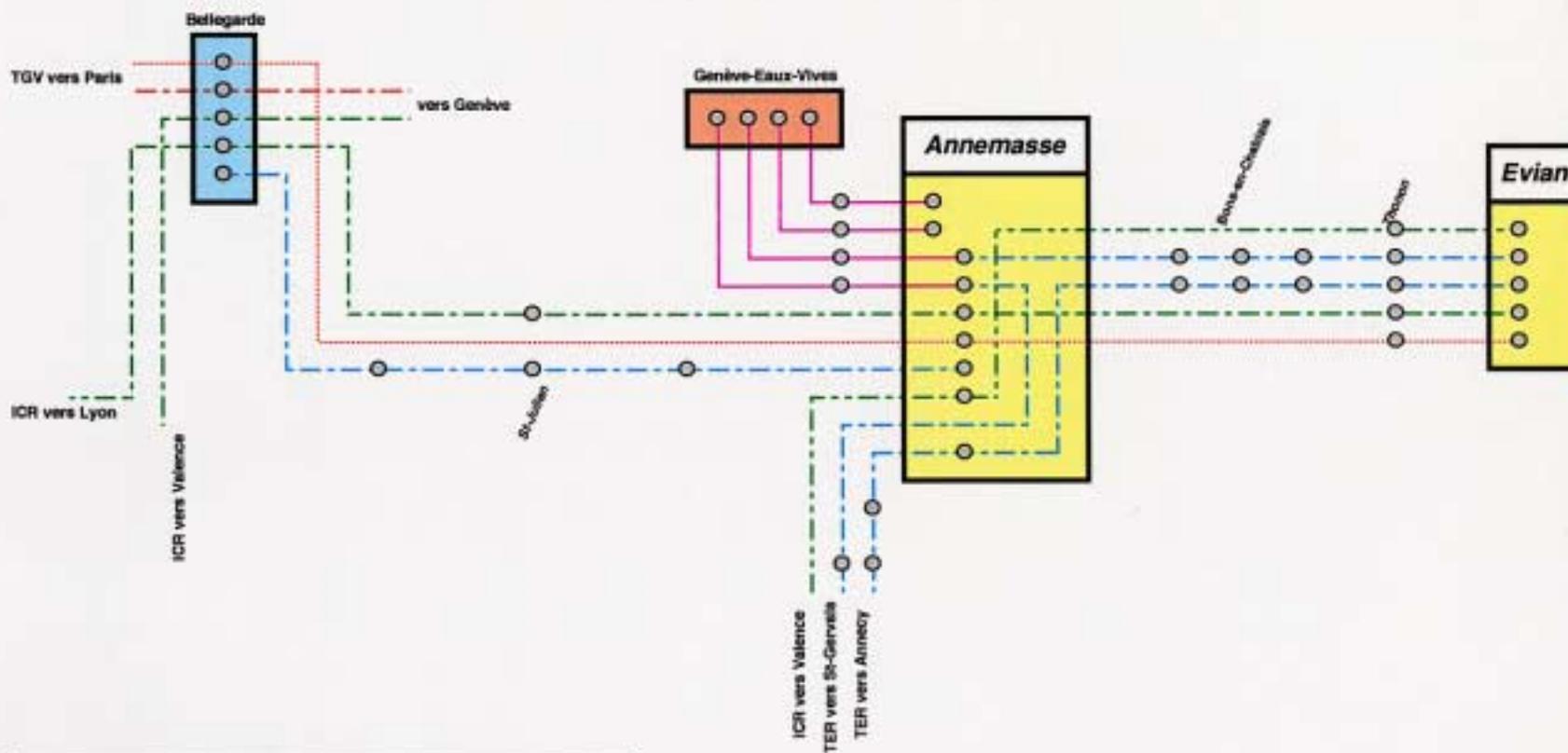
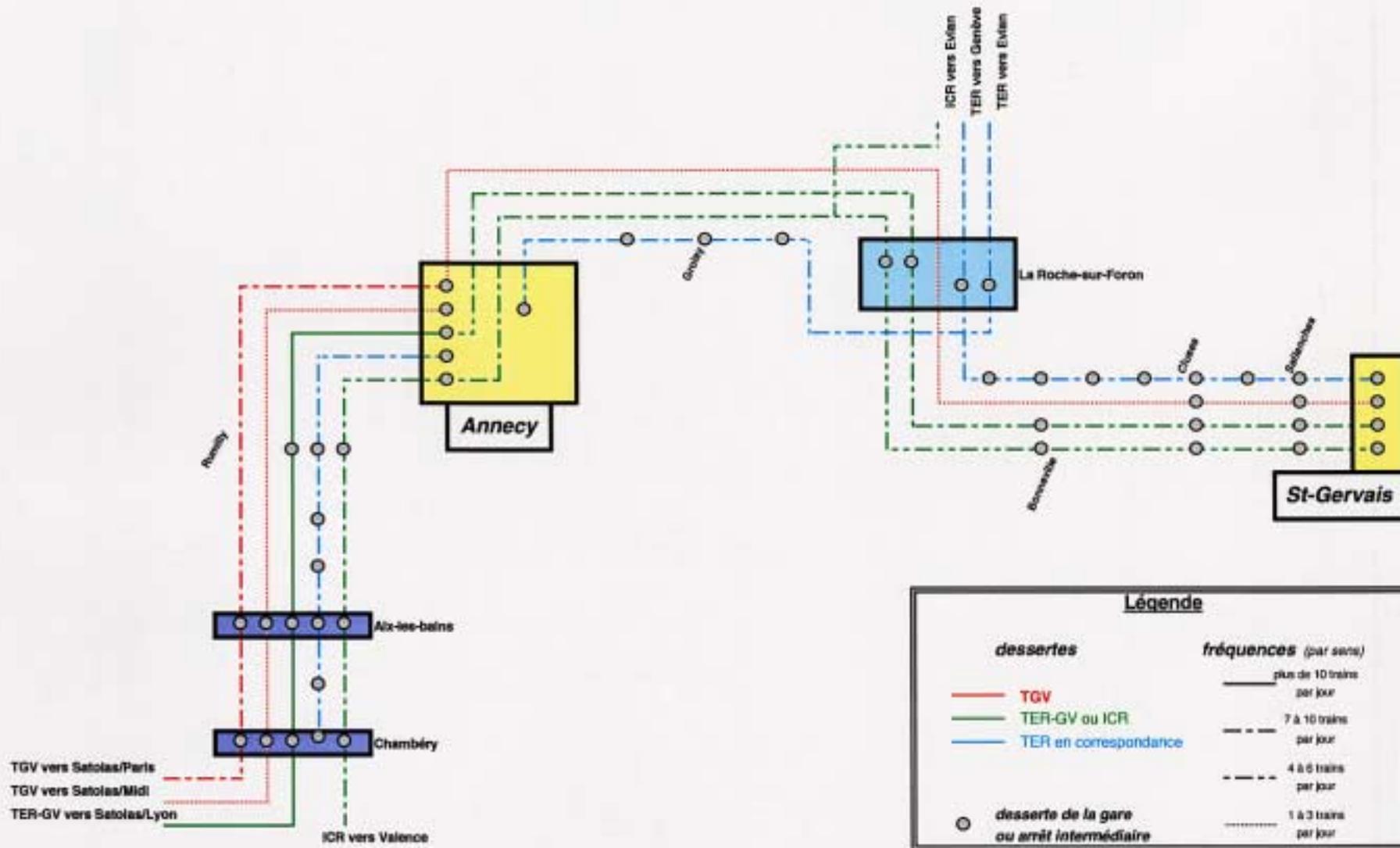


Schéma 5.1 : Annecy et Arve - projet de desserte

Scénario 1



Légende	
dessertes	fréquences (par sens)
— TGV	 plus de 10 trains par jour
— TER-GV ou ICR	 7 à 10 trains par jour
— TER en correspondance	 4 à 6 trains par jour
○ desserte de la gare ou arrêt intermédiaire	 1 à 3 trains par jour

5 - ÉTUDE DE LA DESSERTE

5.2.1 Itinéraires retenus

Paris – Genève et Paris – Annemasse et Chablais : en TGV via C1/C2

Paris – Annecy : en TGV via LGV et G'

Paris – Arve : en TGV via LGV et F, en prolongement de quelques TGV Paris – Annecy

Lyon – Genève, Lyon – Annemasse et Chablais : tous en rames ICR (type Z-TER) via ligne actuelle ; les rames Lyon – Genève et Lyon – Chablais sont découplées et couplées à Bellegarde (stationnements 6 mn pour Chablais, 3 mn pour Genève)

St-Etienne / Lyon – Annecy : en TER-GV via LGV et G'

Lyon – Arve : en TER-GV via LGV, G' et F, en prolongement de quelques TER-GV Lyon – Annecy

Satolas – Genève : en TGV (en transit de/pour le Midi) via I et ligne actuelle

Satolas – Annecy : quelques TER-GV (en transit de/pour Lyon ou St-Etienne) via LGV et G', quelques TGV (en transit de/pour Paris) via LGV et G' et les TGV en transit Midi – Annecy via LGV et G'

Valence – Grenoble – Genève : en rames ICR (type Z-TER) via ligne actuelle

Valence – Grenoble – Annecy – Annemasse – Chablais : en rames ICR (type Z-TER) via ligne actuelle, G' et F

Valence – Grenoble – Annecy – Arve : en rames ICR (type Z-TER) via ligne actuelle, G' et F

5.2.2 Fréquences envisagées (par jour et par sens)

TGV Paris – Genève : 8

TGV Paris – Annecy : 8

TGV Paris – Chablais : 2 certains jours (hors plein été et plein hiver)

TGV Paris – Arve : 2 certains jours (hors plein été et plein hiver)

TGV (Midi) Lyon / Satolas – Genève : 4 dont 2 via Satolas

5 - ÉTUDE DE LA DESSERTE

TGV (Midi) Satolas – Chambéry – Annecy : 2

ICR Lyon – Bellegarde – Genève / Chablais : 8

TER-GV St-Etienne / Lyon (Satolas) – Annecy : 12 dont 4 desservent Satolas

TER-GV Lyon – Annecy – Arve : 8

ICR Valence – Grenoble – Genève : 4

ICR Valence – Grenoble – Annecy – Chablais : 3

ICR Valence – Grenoble – Annecy – Arve : 3

5.2.3 Arrêts intermédiaires éventuels dans l'aire d'étude

TGV Paris – Genève

- Bourg-en-Bresse, Bellegarde

TGV Paris – Evian (Chablais)

- Bellegarde, Annemasse, Thonon

TGV Paris – Annecy et TGV (Midi) Satolas – Annecy

- Satolas, Chambéry, Aix-les-bains

TGV (Midi) Lyon / Satolas – Genève

- Part-Dieu ou Satolas

TGV (Paris) Annecy – St-Gervais (Arve)

- Cluses, Sallanches

ICR Lyon – Genève / Evian

- (Culoz), Bellegarde, St-Julien, Annemasse, Thonon

TER-GV St-Etienne / Lyon (Satolas) – Annecy

- Chambéry, Aix, (Rumilly)

TER-GV (Lyon) Annecy – St-Gervais

- La Roche, Bonneville, Cluses, Sallanches

5 - ÉTUDE DE LA DESSERTE

ICR Valence – Grenoble – Genève

- Chambéry, Aix, Bellegarde

ICR Valence – Grenoble – Annecy – Evian ou St-Gervais

- Chambéry, Aix, Rumilly, Annecy,
- puis Annemasse, Thonon ou La Roche, Bonneville, Cluses, Sallanches

5.2.4 Dessertes TER complémentaires

Ces dessertes, destinées au trafic régional interne, servent en outre de ramassage et de distribution des trains GL (TGV) et des trains IC régionaux (ICR ou TER-GV).

Elles peuvent être assurées, soit en train, soit par autocar.

Elles sont reprises dans les schémas joints et elles s'articulent aux différents pôles de correspondance décrits ci-après. D'une manière générale, les correspondances assurées sont réversibles, distribution dans un sens, ramassage dans l'autre.

On peut citer les liaisons :

- ◆ TER Bourg – Oyonnax-St-Claude
- ◆ TER Bellegarde – Annemasse
- ◆ autocar TER Bellegarde – Pays-de-Gex
- ◆ TER Annemasse – Evian
- ◆ TER Annemasse – St-Gervais
- ◆ TER Annecy – Evian

5.2.5 Pôles de correspondance dans l'aire d'étude

a) Bourg-en-Bresse

- entre TGV Paris – Genève et TER Bourg – Oyonnax/St-Claude
- entre TGV Paris – Genève et TER Bourg – Ambérieu

5 - ÉTUDE DE LA DESSERTE

b) *Bellegarde*

- entre TGV Paris – Genève et ICR Lyon – Annemasse – Chablais
- entre TGV Paris – Genève et autocar Bellegarde – Gex/Divonne
- entre ICR Lyon – Genève/Chablais et autocar Bellegarde – Gex/Divonne
- entre ICR Valence – Grenoble – Genève et TER Bellegarde – Annemasse

c) *Annemasse*

- entre TGV Paris – Annemasse (Chablais) et TER Annemasse – Evian et La Roche – St-Gervais

d) *La Roche-sur-Foron*

- entre ICR Valence – Grenoble – St-Gervais et TER Annemasse – St-Gervais
- entre TER-GV Lyon – St-Gervais et TER Annemasse – St-Gervais

e) *Annecy*

- entre TGV Paris/Midi (Satolas) – Annecy et TER Annecy – Evian
- entre TGV Paris/Midi (Satolas) – Annecy et TER-GV Lyon – Annecy – Arve
- entre TER-GV St-Etienne/Lyon (Satolas) – Annecy et TER Annecy – Evian

5.3 Scénario de desserte n°2

La desserte de l'Arve se fait essentiellement via Annemasse.

Les schémas 5-2, pages suivantes, montrent, pour toutes les zones de l'étude, le principe des dessertes proposées.

5.3.1 Itinéraires retenus

Paris – Genève, Paris – Annemasse et Chablais et Paris – Arve :

- tous en TGV via C1/C2
- via Annemasse pour l'Arve avec rebroussement à Annemasse
- rames Paris – Arve et Paris – Chablais découplées et couplées à Annemasse
(stationnements 4 mn pour Chablais, 7 mn pour Arve)

Paris – Annecy : en TGV via LGV et G'

