

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 Chambéry et Grenoble 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 soit réalisé à l'horizon de l'étude. Cette situation de projet peut conduire à la mise en service à l'horizon de l'étude de quelques aménagements complémentaires 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 cette analyse à un Consultant.

L'étude confiée au Consultant 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 du Consultant.

L'étude s'est déroulée sur une durée de trois 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, le Consultant a présenté 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**.

Les hypothèses de missions et de fréquences prises en compte dans l'étude proviennent de différents dossiers remis au Consultant. Elles ne constituent pas un engagement du transporteur ferroviaire et de l'autorité organisatrice régionale.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE

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 :

- ♦ la Combe de Savoie et L'Albanais
- ♦ les Vallées Alpines (Tarentaise et Maurienne)
- ♦ Le Vallée de l'Isère
- ♦ Grenoble et le Voironnais

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,
- ♦ diverses améliorations de lignes existantes (électrification Valence – Montmélian, 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 :

- ♦ le raccordement de St-André-le-Gaz,
- ♦ la modernisation de la ligne de la Bièvre,
- ♦ les shunts de Lovagny pour l'accès à Annecy, et de Rives pour l'accès à Grenoble,

Toute 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,
- ♦ 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.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE

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

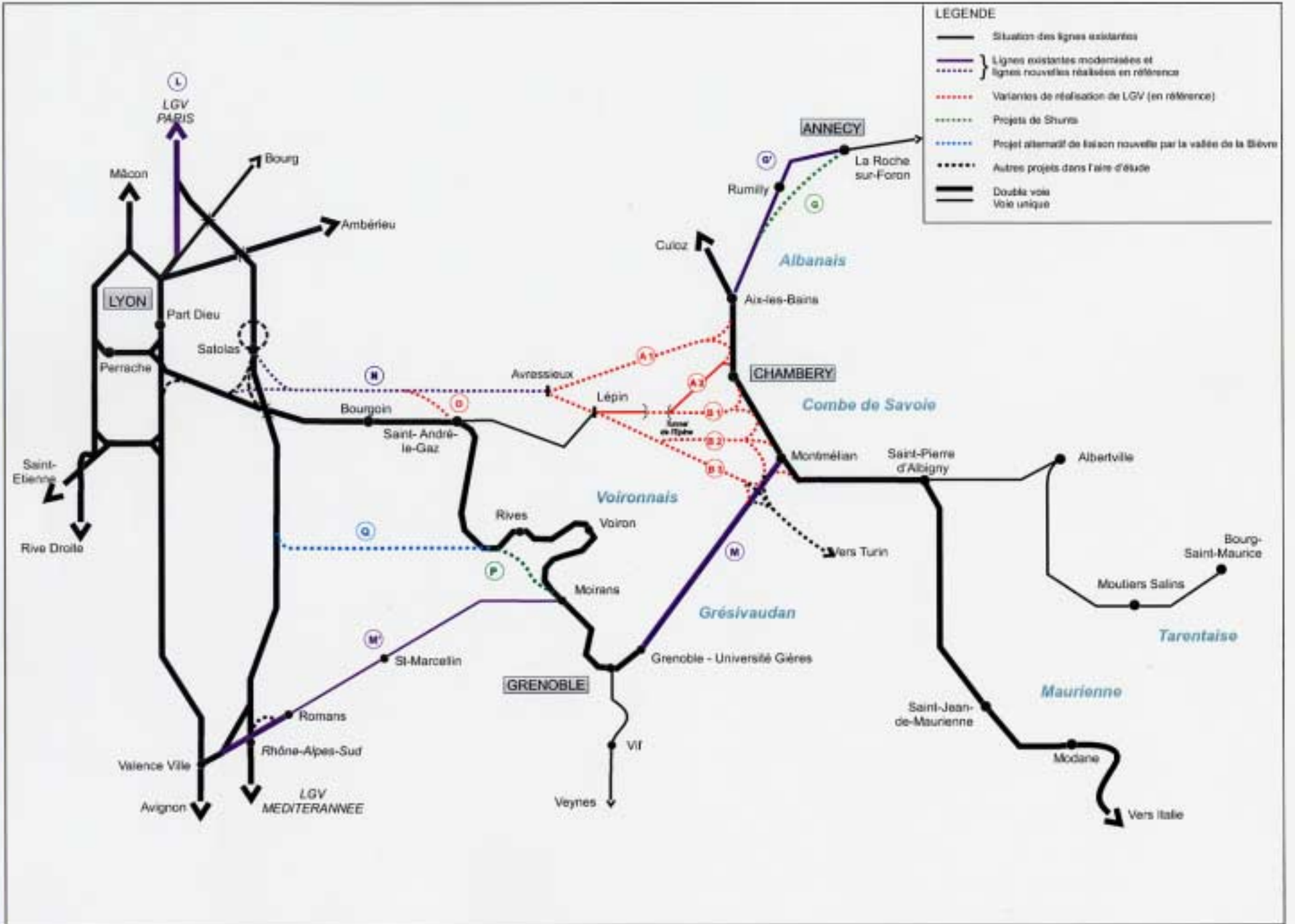
- ◆ temps de parcours sans arrêt,
- ◆ gain en temps par rapport à l'itinéraire de référence,
- ◆ fréquences envisagées à terme pour chaque liaison,
- ◆ gares intermédiaires pouvant être desservies,
- ◆ rebroussements éventuels des trains,
- ◆ populations à desservir,
- ◆ montant des investissements supplémentaires...

Ces deux approches ont permis d'éliminer la variante Chapareillan, peu favorable à une desserte équilibrée des territoires concernés, et de mettre en évidence le relatif équilibre autorisé par les autres variantes d'articulation de la ligne nouvelle avec le Sillon Alpin, sans pouvoir toutefois établir une hiérarchie.

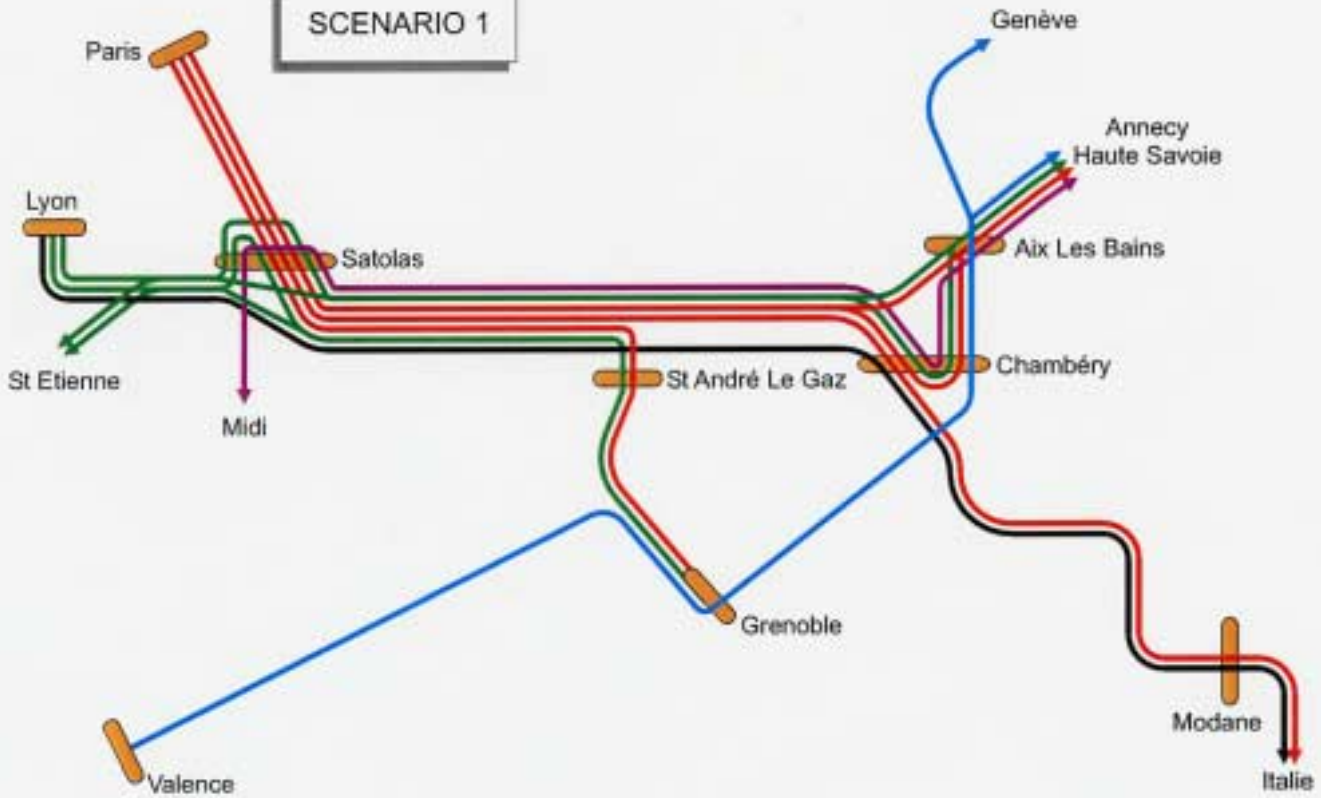
En fonction de ce constat, et pour tenir compte de la dualité de la desserte de Grenoble et de Chambéry, deux scénarios de desserte, bien différenciés du point de vue des itinéraires, mais équivalents en terme de fréquence, ont été établis en fonctions de familles fonctionnelles selon les schémas ci-après.

Le scénario 1 correspond à une desserte de Grenoble par Moirans associée à celle de Chambéry par le nord. Le scénario 2 prévoit une desserte de Grenoble par la Combe de Savoie associé à celle de Chambéry par le sud.

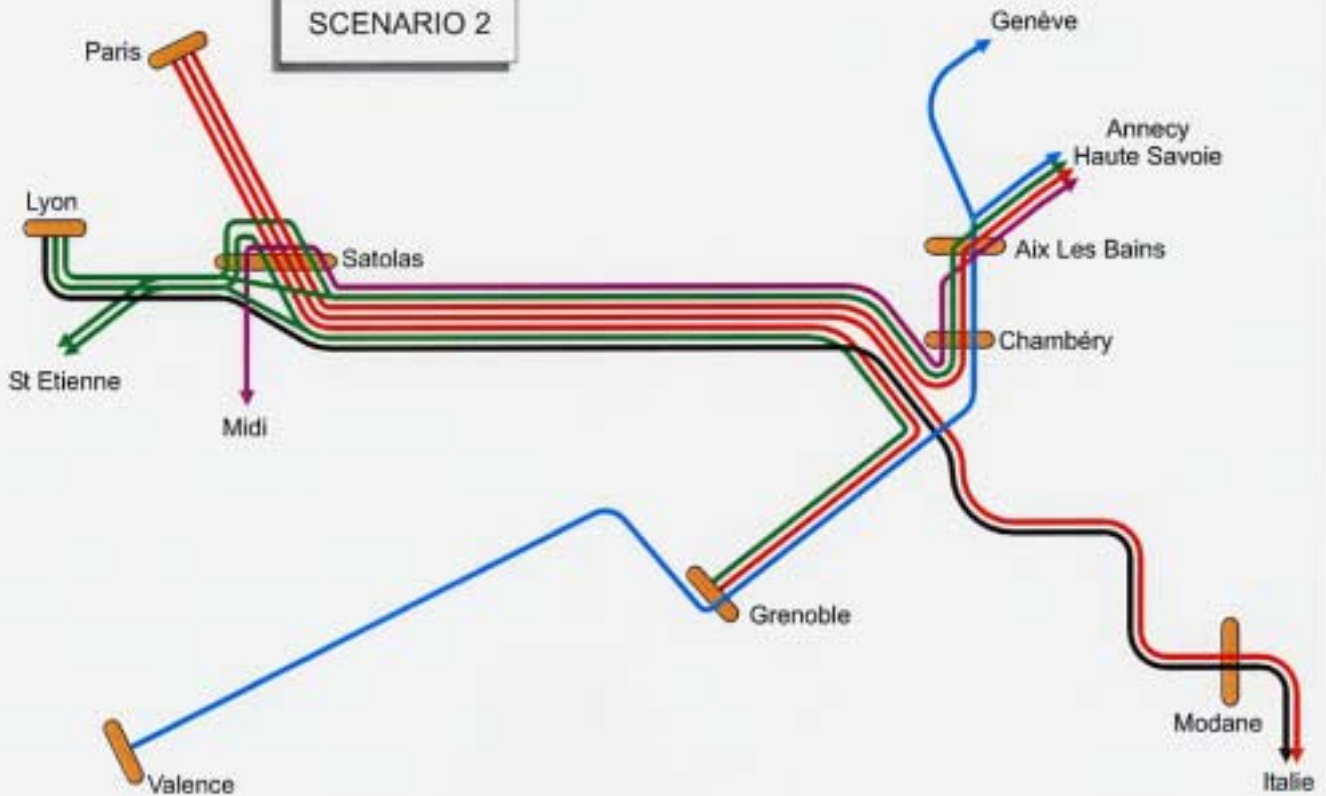
Enfin, des suggestions visant à améliorer les itinéraires et les scénarios de desserte sont formulés en fin d'étude. elles concernent le shunt de Rives qui permettrait de rendre les variantes auxquelles il est associé dans le scénario 1 plus attractives pour la desserte de Grenoble, et la possibilité, dans le scénario 2, de desservir Chambéry par des missions France – Italie en s'appuyant sur un raccordement à Lépin-le-Lac.



SCENARIO 1



SCENARIO 2



- LEGENDE:**
- liaisons avec Paris par TGV
 - liaisons avec la région lyonnaise par TER-GV
 - liaisons du Silon Alpin
 - liaisons avec le Midi par TGV
 - liaisons Lyon - Italie par ETR/TGV