

# 1 - DÉMARCHE DE L'ÉTUDE

---

# 1 - DÉMARCHE DE L'ÉTUDE

## 1.1 Objectifs et principes de l'étude

Le GIP Transalpes a confié au Consultant une étude d'analyse de la future desserte TGV et régionale de la Haute-Savoie et de Grenoble.

En effet, à terme, la création de nouvelles infrastructures ferroviaires dans l'est de la région Rhône-Alpes, la modernisation et la réhabilitation de lignes ferroviaires existantes vont entraîner la modification des conditions d'accessibilité du secteur tant pour les TGV que pour les dessertes régionales intercity ou locales.

En outre, une nouvelle liaison ferroviaire reliant Genève et le réseau ferroviaire suisse au réseau ferroviaire de la Haute-Savoie permettrait l'amélioration des dessertes avec le sud de la région.

Cette étude a pour objectifs :

- ◆ de faire un diagnostic des données utilisées,
- ◆ d'analyser l'offre existante,
- ◆ de comparer les conditions d'offre des dessertes améliorées par un certain nombre d'investissements réalisés à l'horizon 2010,
- ◆ de proposer et de choisir parmi les différents itinéraires,
- ◆ de proposer un schéma de desserte correspondant.

## 1.2 Champ de l'étude

Le champ de la présente étude, défini par le Cahier des Charges, et complété lors de la réunion de lancement, est constitué par un certain nombre de lignes ferroviaires existantes, modernisées le cas échéant, et des tronçons de lignes nouvelles, à grande vitesse ou non, supposées mises en service à l'horizon de l'étude (2010).

Les aménagements extérieurs à ce champ, notamment les aménagements de capacité, sont supposés réalisés, mais n'auront aucune incidence sur la portée de l'étude.

# 1 - DÉMARCHE DE L'ÉTUDE

Le *schéma 1* présente les lignes actuelles et en projet directement concernées par le champ de l'étude. Il montre également les autres projets envisagés dans la zone.

a) **Les tronçons de ligne nouvelle** à grande vitesse réalisés en situation de référence concernent la liaison Lyon/Satolas – Combe de Savoie, avec plusieurs options pour l'arrivée dans la zone de Chambéry pour l'articulation avec le Sillon Alpin. Elles peuvent se classer en deux familles :

- Chambéry par le nord (A1 & A2)
- Chambéry par le sud (B1, B2 & B3)

avec ou sans rebroussement à Chambéry, en cas de desserte, des trains vers Aix-les-Bains et au-delà.

b) Un raccordement complémentaire, en ligne nouvelle, réalisé *en situation de référence*, dans l'hypothèse des variantes A1 et A2 ci-dessus, pour l'amélioration des liaisons avec Grenoble :

- Raccordement de St-André-le-Gaz

pouvant être également utile, pour la variante B1, prévue en voie unique entre le tunnel de l'Épine et la Combe de Savoie, si celle-ci offrait une capacité insuffisante pour les liaisons avec Grenoble.

c) **Les tronçons de lignes existantes**, modernisées ou réhabilitées, *en service en situation de référence*, concernent :

- la ligne Montmélian – Valence entièrement électrifiée (M et M'),
- la ligne Aix-les-Bains – Annecy modernisée pour 160 km/h (G').

En outre, la LGV Paris Sud-Est (L) est modernisée en référence, avec augmentation de la vitesse limite à 300 km/h.

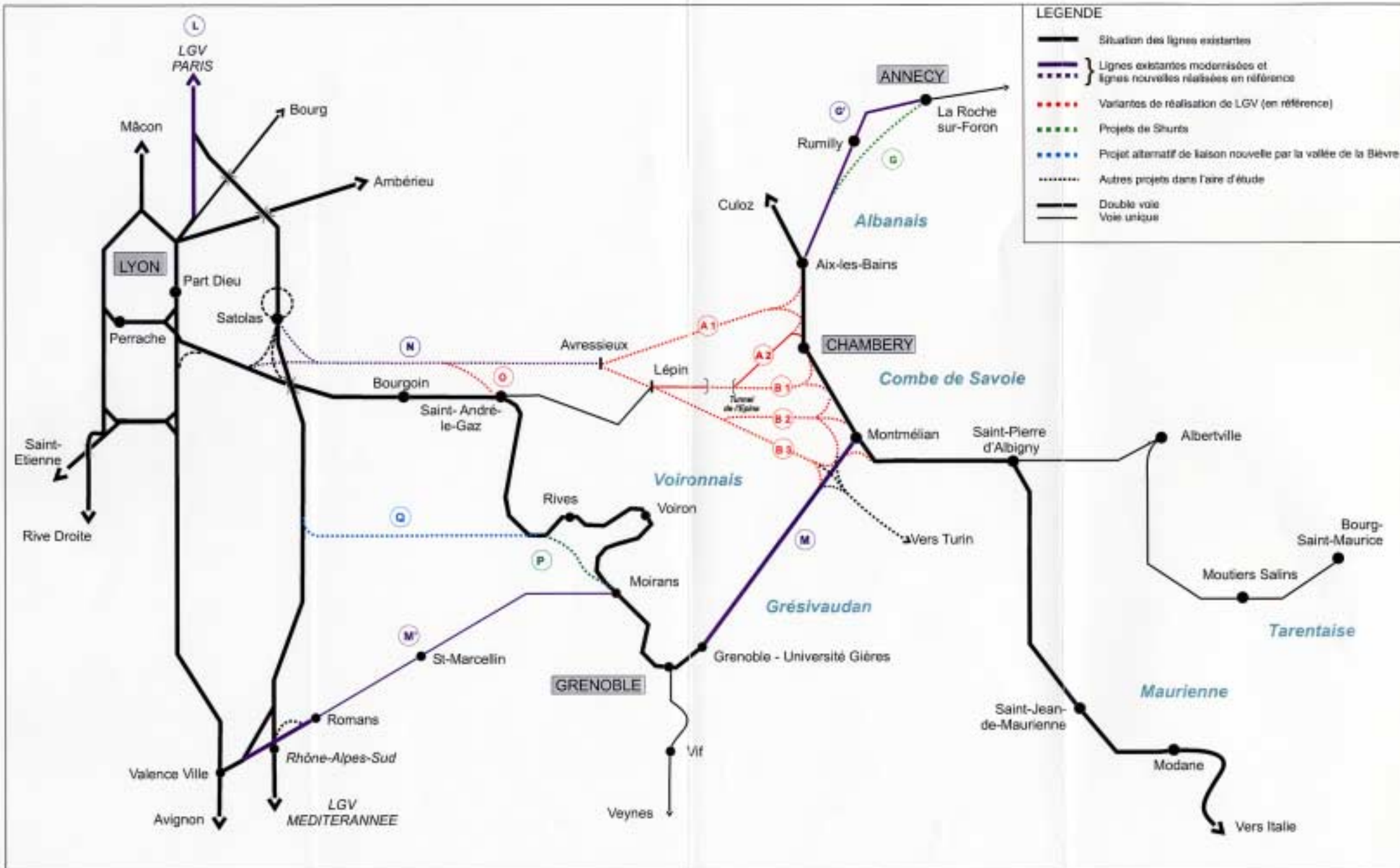
d) **Un projet alternatif** au raccordement de St-André est envisagé pour la desserte de Grenoble :

- projet d'aménagement à 160 km/h de la ligne de la Vallée de la Bièvre, avec raccordement à la LGV Rhône-Alpes (Q).

Cet aménagement sera traité en sensibilité.

e) **Des options d'aménagements complémentaires**, traités en sensibilité, permettant des gains de temps supplémentaires :

- le shunt de Rives (P),
- le shunt de Lovagny (G).



## LEGENDE

-  — Projet : LGV -Variante Chambéry Nord et raccordement direct vers Aix
-  — Projet : LVG phasée à Lépin et modernisation de la ligne existante Lépin-Chambéry, avec raccordement direct vers Aix
-  — Projet : LGV jusqu'à Lépin, modernisation de la ligne existante (Lépin + tunnel) et LGV à voie unique du tunnel à Chambéry Sud avec raccordement direct vers Montmélian
-  — Projet : LGV variante Apremont-Chambéry Sud avec raccordement direct vers Montmélian
-  — Projet : LGV variante Chapareillan-Chambéry Sud avec raccordements directs vers Grenoble et St-Pierre d'Albigny
-  — Projet de Shunt de Lovagny
-  — Projet de modernisation de la ligne Aix-Annecy (160km/h avec doublement partiel)
-  — Mise à 300 km/h de la LGV Paris Sud Est
-  — Mise à 160 km/h et électrification de la ligne Montmélian-Grenoble
-  — Mise à 160km/h et électrification de la ligne Valence-Moirans
-  — LGV Lyon Montmélian - tronc commun à toutes les variantes
-  — Projet LGV - Raccordement de Saint-André-le-Gaz ( uniquement pour les variantes A1, A2 et B1 )
-  — Projet de Shunt de Rives
-  — Projet de mise à 160km/h et électrification de la ligne de la Bièvre, avec raccordement à la LGV Rhône-Alpes

# 1 - DÉMARCHE DE L'ÉTUDE

## 1.3 Méthodologie générale et déroulement de l'étude

La présente étude s'est déroulée conformément au cahier des charges et sur la base de la méthodologie proposée par le Consultant et acceptée par Transalpes.

Cette étude doit être considérée essentiellement comme un exercice définissant les principes de desserte à l'horizon 2010. Son objectif est avant tout de donner un premier éclairage de la problématique de cette desserte future.

La présente étude a été réalisée en étroite collaboration avec un groupe de travail coordonné par Transalpes. Ce groupe de travail était constitué des principaux représentants des différentes instances de transports nationales et régionales : RFF, SNCF (DDAR, DGDC, MLM), Région Rhône Alpes (DTC), DRE et GIP Transalpes. Plusieurs réunions du groupe de travail ont permis de valider les différentes propositions du Consultant. Le tableau ci-après résume le contenu de chaque réunion

L'étude s'est déroulée sur une période de quatre mois suivant deux grandes phases.

Après une première phase d'analyse des données remises par Transalpes et les différents membres du groupe de travail, le Consultant a présenté le 30.06.1999 un **rapport intermédiaire**.

Ce document fait la synthèse de la situation existante. En particulier il inclut une description détaillée de l'offre actuelle en matière de desserte des différentes zones concernées par l'aire géographique de l'étude.

Toutes les relations concernées par la zone de l'étude sont analysées, en s'appuyant sur l'offre des services existants et sur la demande actuelle de transport. Pour chaque itinéraire, il est précisé le trafic, le temps de parcours et la fréquence. Un schéma synthétique résume la situation existante.

L'ensemble des projets concernant les nouvelles liaisons ferroviaires prévues dans le champ de l'étude fait également l'objet d'une analyse. Pour chaque zone considérée, un schéma synthétique met en évidence pour chaque itinéraire les temps de parcours et les coûts d'investissements. L'intérêt des projets est également apprécié en terme de libération de capacité des lignes existantes concernées.

Il n'a pas été possible d'intégrer les données sur les trafics de voyageurs prévisibles en situation "projets" du fait de leur caractère trop agrégé.

Au terme de ces deux analyses, le Consultant a proposé des hypothèses d'itinéraires pour chaque relation.

# 1 - DÉMARCHE DE L'ÉTUDE

Les résultats de cette analyse ont été ensuite modifiés pour prendre en compte les données fournies par MLM relatives aux missions et fréquences aux horizons 2007 et 2010 (Cf. Tableau 1.4)

Compte tenu de la dualité de la desserte de Grenoble et de l'analyse des itinéraires, deux scénarios de desserte ont été analysés et sont présentés dans le présent document.

**Tableau 1.3 : Déroulement des différentes réunions avec le groupe de travail**

	Dates	Objectifs réunion	Décisions obtenues
1	01.06.99	- Initialisation de l'étude.	- Clarification du champ de l'étude, - Données à utiliser, - Cadrage du déroulement de l'étude.
2	30.06.99	- Présentation des résultats de la première phase, - Validation des données, - Choix des itinéraires.	- L'homogénéité des données des projets doit faire l'objet d'un examen particulier. (Temps de parcours et investissements), - Prise en compte uniquement des flux de trafic actuels. Les trafics des projets étant indisponibles.
3	27.07.99	- Mise au point des données techniques.	- Ajustement de l'ensemble des données, temps de parcours et investissements.
4	03.09.99	- Présentation du rapport final provisoire.	- Définition des 2 scénarios de desserte, correspondant aux 2 familles d'articulation avec le Sillon Alpin.

# 1 - DÉMARCHE DE L'ÉTUDE

## 1.4 Sources des données utilisées

Pour cette étude d'analyse comparative, le Consultant a utilisé deux types de documents :

- ◆ les uns pour l'analyse de la situation existante,
- ◆ les autres pour l'examen des projets.

### a) Analyse de la situation existante

Pour les **temps de parcours** et les **fréquences**, il a été fait usage :

- des documents horaires commerciaux, en cours ou récents, des services d'hiver 98/99 et d'été 99.
- de données techniques fournies par la SNCF, pour permettre de calculer certains temps de parcours théoriques "sans arrêt".

Pour les **trafics**, deux sources principales, en dehors de renseignements ponctuels fournis par la SNCF, ont été analysées :

- Etude GIP-Transalpes sur la demande actuelle de transport liée au projet Lyon-Turin réalisée par SETEC.

Cette source a été considérée pour toutes les liaisons étudiées dans le cadre de cette étude récente.

Les trafics nationaux sont des **trafics 1997** estimés à partir des données de ventes de titres disponibles sous Aristote.

- Base de données du SRT Rhône-Alpes.

C'est une matrice des flux origine/destination **1995**, réalisée pour les études du Schéma Régional Rhône-Alpes. Elle s'appuie sur un zonage du territoire rhônalpin en 100 zones (une zone peut abriter plusieurs gares - en général une seule importante - et donc un flux ferroviaire zone à zone qui est le cumul de tous les flux gare à gare).



# 1 - DÉMARCHE DE L'ÉTUDE

---

## 1.5 Présentation des résultats

Le présent rapport final comprend l'ensemble des résultats obtenus au cours de l'étude et présentés au cours des diverses réunions du Groupe de Travail.

Les chapitres 2 et 3 reprennent les résultats présentés dans le rapport intermédiaire conformément aux décisions prises. Ils incluent les commentaires, compléments et précisions demandés par le Groupe de Travail lors des diverses réunions.

Le chapitre 4 décrit les différentes analyses et la méthodologie ayant conduit au choix des itinéraires présentés. Il résume les différents points de l'argumentaire ayant fait l'objet de l'ensemble des discussions techniques concernant les deux scénarios en présence.

Le chapitre 5 résume les conclusions de l'organisation de la desserte pour les deux scénarios retenus.

Les écarts et différences entre les deux scénarios sont commentés.

# 1 - DÉMARCHE DE L'ÉTUDE

## b) Analyse des projets

La documentation nécessaire à l'étude a été mise à la disposition du Consultant par le Commanditaire

- soit directement,
- soit par les membres du groupe de travail

conformément au *tableau 1.4* récapitulant l'ensemble des documents fournis.

**Tableau 1.4 : Liste des documents fournis au Consultant**

Document	Reçu de :
Liaison Transalpine Lyon-Montmélian APS <i>Dossier évaluation socio-économique</i>	SNCF
Liaison Transalpine Etudes Préliminaires Sillon Alpin Nord <i>Dossier évaluation socio-économique</i>	SNCF
Etude matériel roulant pour la fonction TERGV GIP	Consultant
Etude SEMALY version sept 97 <i>Scénarios de desserte GIP</i>	Consultant
Missions et Fréquences des trains de voyageurs 2007/2010, mai 99	SNCF-MLM
Dossier de Consultation de juin 1997 (extraits) <i>Shunt de Rives</i>	SNCF-MLM
Desserte de Grenoble <i>Comparaison des données</i>	SNCF-MLM
Etude demande actuelle SETEC	GIP Transalpes