

## 5. ETUDE DE LA DESSERTE

---

## 5. ETUDE DE LA DESSERTE

Conformément au constat fait en matière d'itinéraires, il est proposé deux scénarios pour tenir compte des deux possibilités d'accès ferroviaire à Grenoble et Chambéry.

### 5.1 Principes de desserte

Les hypothèses de dessertes et de fréquences prises en compte proviennent de différents dossiers d'étude. Elles ne peuvent en aucun cas être considérées comme définitives pour l'horizon de l'étude.

En outre, elles ne constituent pas un engagement du transporteur ferroviaire et de l'autorité organisatrice des transports régionaux.

#### 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 projet de LGV du Sillon Alpin nord.**

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 Fréquences envisagées (par jour et par sens)

Les fréquences envisagées dans les deux scénarios et données ci-après, 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.

## 5. ETUDE DE LA DESSERTE

Le document récent (mai 99) de MLM (missions et fréquences des trains de voyageurs – horizon 2007/2010) vient affiner ces données.

**TGV Paris / Espagne – Modane – Italie : 8** dont 1 "Espagne" via Satolas

**TGV Paris – Chambéry – Annecy : 8**

- 2 seulement desservent Chambéry avec rebroussement, pour les itinéraires A
- tous desservent ou transitent par Chambéry, pour les itinéraires B

**TGV Paris/Nord/Ouest (Satolas) – Grenoble : 11** dont 1 "Nord" et 1 "Ouest"

**ETR ou TGV Marseille / Lyon – Modane – Italie : 2** dont 1 "Marseille" via Lyon Part-Dieu

**TGV (Midi) Satolas – Chambéry – Annecy : 2**

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

- 6 seulement desservent Chambéry avec rebroussement, pour les itinéraires A
- tous desservent ou transitent par Chambéry, pour les itinéraires B

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

**ICR Valence – Grenoble – Genève : 4**

**ICR Valence – Grenoble – Annecy (et au-delà) : 6**

### 5.1.3 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. Outre la desserte, ces arrêts permettent la diffusion de la clientèle par le biais des correspondances. Le rôle de cabotage de ces trains sera limité aux arrêts retenus, sachant que des dessertes TER complémentaires assurent normalement cette fonction.

## 5. ETUDE DE LA DESSERTE

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.

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

### ***TGV Paris / Espagne – Modane – Italie***

- Chambéry (itinéraires A seulement), St-Jean-de-Maurienne.

### ***TGV Paris – Chambéry – Annecy***

- Satolas, Chambéry, Aix-les-Bains.

### ***TGV Paris / Nord / Ouest – Grenoble***

- Satolas.

### ***ETR ou TGV Marseille / Lyon – Modane – Italie***

- Chambéry (itinéraires A seulement), St-Jean-de-Maurienne.

### ***TGV (Midi) Satolas – Chambéry – Annecy***

- Satolas, Chambéry, Aix-les-Bains.

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

- Satolas, Chambéry, Aix, (Rumilly).

### ***TER-GV St-Etienne / Lyon (Satolas) – Grenoble***

- Satolas, (Voiron avec les itinéraires A et B1)

### ***ICR Valence – Grenoble – Genève***

- Romans, Grenoble, Chambéry, Aix, Bellegarde.

### ***ICR Valence – Grenoble – Annecy (et au-delà)***

- Romans, Grenoble, Chambéry, Aix, Rumilly.

## 5. ETUDE DE LA DESSERTE

### 5.2 Dessertes complémentaires et correspondances

#### 5.2.1 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 en complément.

Elles sont reprises dans les schémas décrivant les scénarios et elles s'articulent aux différents pôles de correspondance décrits ci-après.

On peut citer les liaisons :

- ♦ TER Grenoble – Chambéry,
- ♦ TER Grenoble – St-Marcellin – Valence,
- ♦ TER Grenoble – Veynes – Gap,
- ♦ TER (Lyon) Culoz – Aix – Chambéry,
- ♦ TER (Lyon) Chambéry – Modane,
- ♦ TER (Lyon) Chambéry – Albertville – Moutiers – Bourg-St-Maurice,
- ♦ TER Chambéry – Aix – Annecy,
- ♦ et les liaisons périurbaines de Grenoble.

A noter également l'existence de TER Lyon – Grenoble, St-André – Grenoble ou St-André – Chambéry par ligne actuelle, indépendants de la desserte TGV et TER-GV.

#### 5.2.2 Pôles de correspondance dans l'aire d'étude

D'une manière générale, les correspondances assurées sont réversibles, distribution dans un sens, ramassage dans l'autre.

##### a) Aix-les-Bains

- entre TGV Paris – Annecy et TER (Lyon) Chambéry – Modane ou Bourg-St-Maurice,
- entre TGV (Midi) Satolas – Annecy et TER (Lyon) Chambéry – Modane ou Bourg-St-Maurice,
- entre ICR Valence – Grenoble – Genève / Annecy (et au-delà) et TER Chambéry – Annecy ou Chambéry – Culoz (Lyon).

## 5. ETUDE DE LA DESSERTE

### b) Chambéry

- entre les TGV Paris –Italie (en scénario 1 seulement) ou les TGV Paris – Anncny et les TER (Lyon) Chambéry – Modane ou Bourg-St-Maurice,
- entre TGV (Midi) Satolas – Anncny et TER (Lyon) Chambéry – Modane ou Bourg-St-Maurice,
- entre ICR Valence – Grenoble – Genève / Anncny (et au-delà) et TER Grenoble – Chambéry ou Chambéry – Anncny ou Chambéry – Culoz (Lyon),
- entre ICR Valence – Grenoble – Genève / Anncny (et au-delà) et ETR Lyon – Modane – Italie *en scénario 1 seulement*.

### c) Grenoble

- entre TGV Paris – Grenoble et TER Grenoble – Veynes,
- entre TGV Paris – Grenoble et TER Grenoble – Chambéry,
- entre TER-GV Lyon – Grenoble et TER Grenoble – Veynes,
- entre TER-GV Lyon – Grenoble et TER Grenoble – Chambéry,
- entre ICR Valence – Grenoble (vers Genève / Anncny et au-delà) et TER Grenoble – Chambéry,
- entre ICR Genève / Anncny (et au-delà) – Grenoble (Valence) et TER Valence – Grenoble,
- entre ces trains et les services périurbains.

## 5.3 Scénario de desserte n°1

### 5.3.1 Principales caractéristiques

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

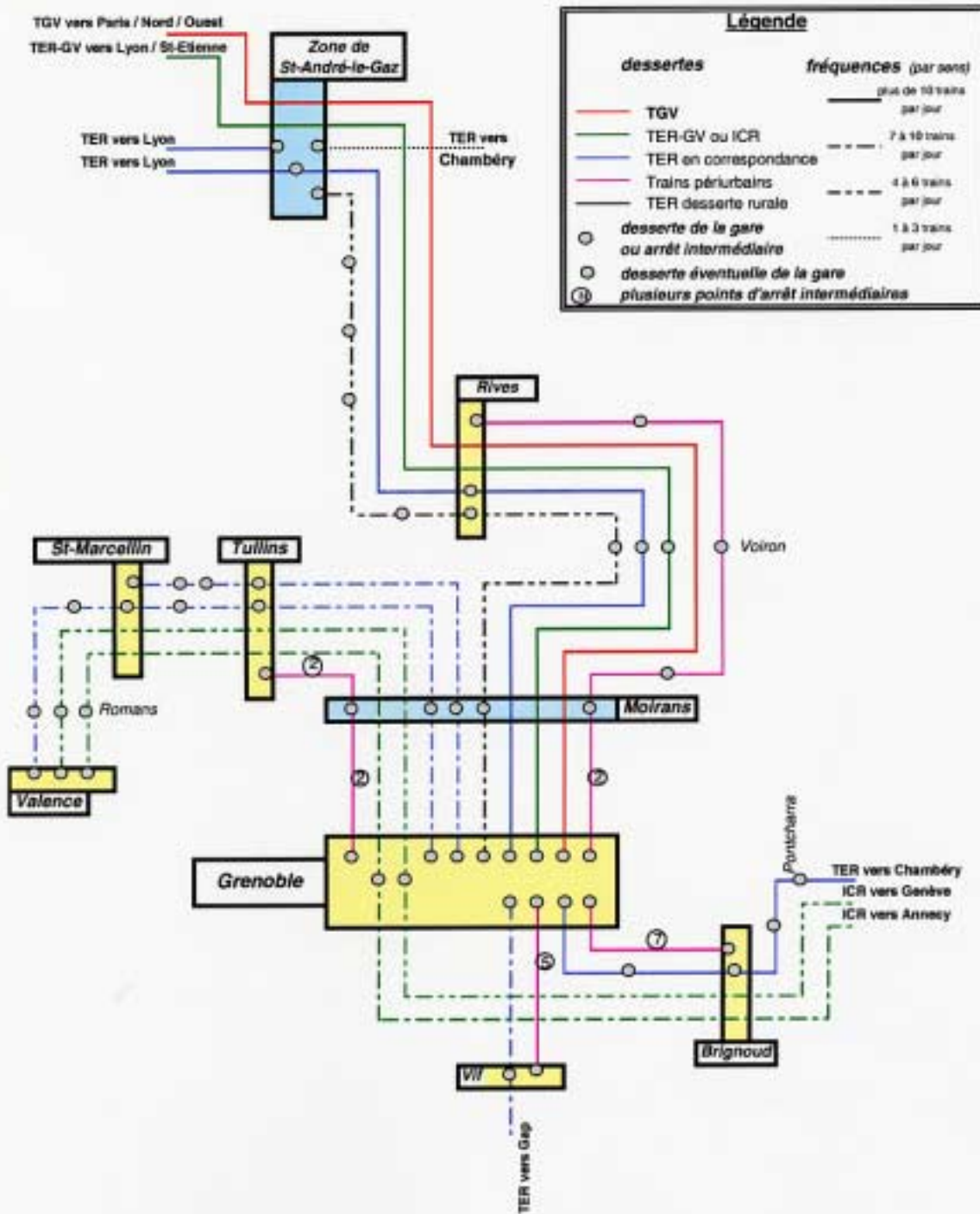
**La desserte de Grenoble, par TGV et TER-GV, transite par la zone de St-André et Moirans.**

Tous les liaisons TGV et ETR avec l'Italie transitent par Chambéry et, en principe, desservent cette gare au passage. Mais une bonne partie des liaisons TGV et TER-GV avec Anncny évitent cette gare, en permettant des gains de temps appréciables (pas de rebroussement).

La ligne St-André – Grenoble est très sollicitée, surtout entre Moirans et Grenoble, en cas de renforcement et de création de liaisons périurbaines, et avec la convergence de la ligne de Valence. Par contre, entre Brignoud et Grenoble, la réserve de capacité permet de créer ces services.

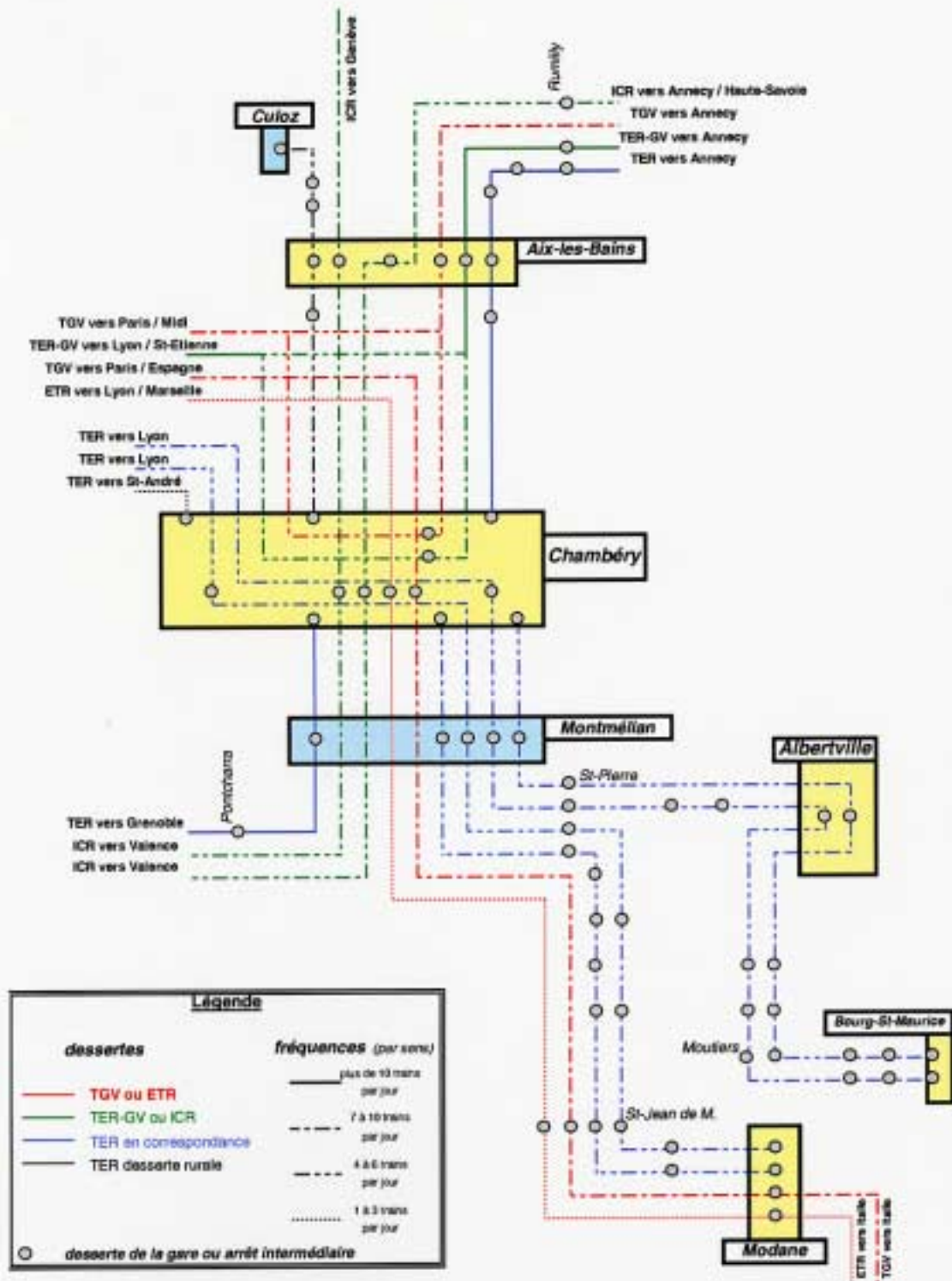
Schéma 5-1 : Grenoble, Voironnais et Vallée de l'Isère – *Projet de desserte*

Scénario 1



# Schéma 5-1 : Combe de Savoie et Vallées Alpines – Projet de desserte

## Scénario 1





## 5. ETUDE DE LA DESSERTE

### 5.3.2 Itinéraires des liaisons

Paris – Modane – Italie : en TGV via LGV (N+A).

Paris – Chambéry – Annecy : en TGV via LGV (N+A) et G'.

Paris – Grenoble : en TGV via LGV (N+O, ou Q). Lyon – Modane – Italie : en ETR via LGV (N+A).

St-Etienne / Lyon – Chambéry – Annecy : en TER-GV via LGV (N+A) et G'.

St-Etienne / Lyon – Grenoble : en TER-GV via LGV (N+O, ou Q).

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

Valence – Grenoble – Genève : en rames ICR (type Z-TER) via ligne actuelle modernisée (M+M') et Bellegarde.

Valence – Grenoble – Annecy (et au-delà) : en rames ICR (type Z-TER) via ligne actuelle modernisée (M+M') et G'.

### 5.4 Scénario de desserte n°2

#### 5.4.1 Principales caractéristiques

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

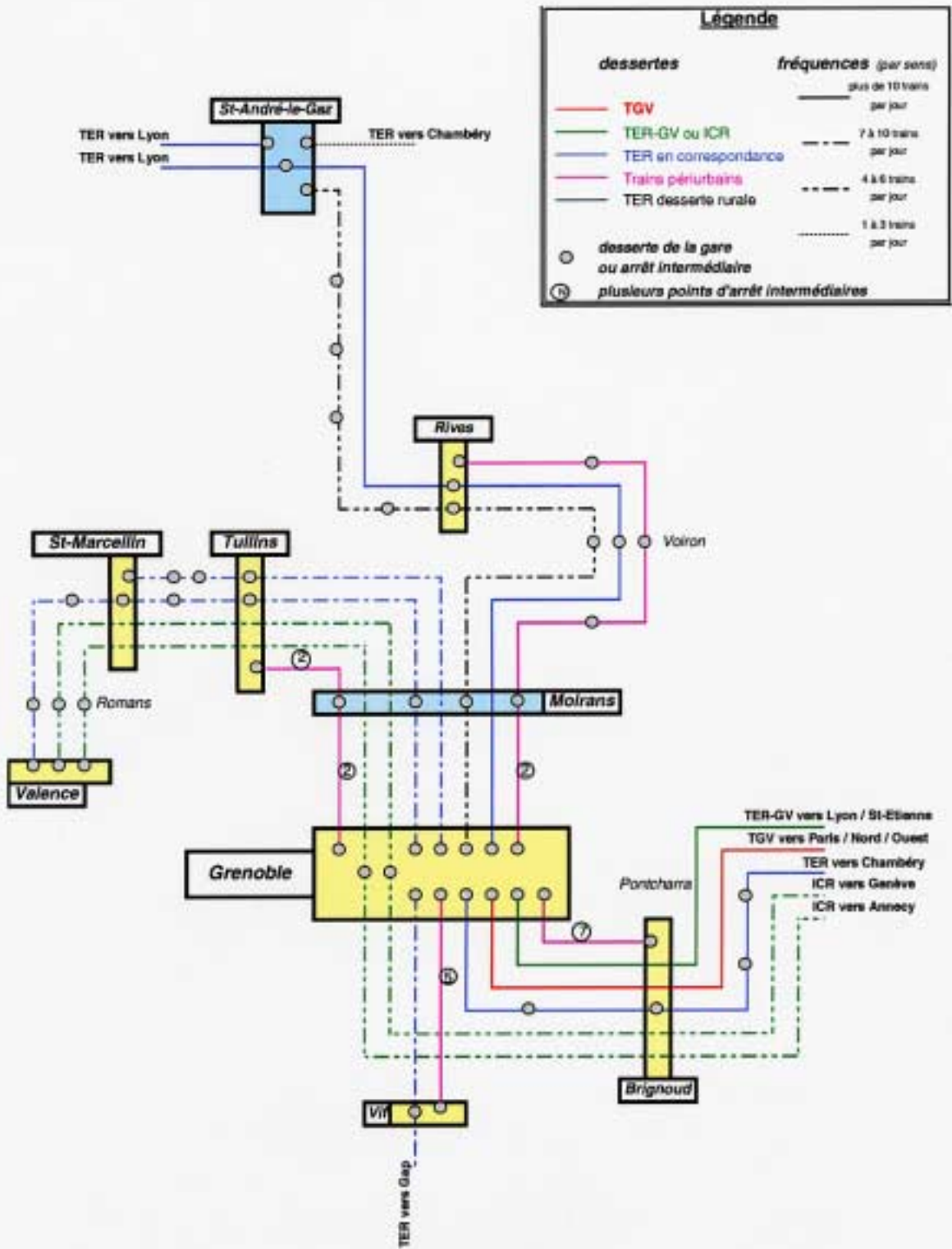
**La desserte de Grenoble, par TGV et TER-GV, transite par la Combe de Savoie.**

Tous les liaisons TGV et TER-GV avec Annecy transitent par Chambéry et, en principe, desservent cette gare au passage. Mais les liaisons TGV et ETR avec l'Italie évitent cette gare. Toutefois, certains de ces trains pourraient éventuellement desservir Chambéry, comme actuellement.

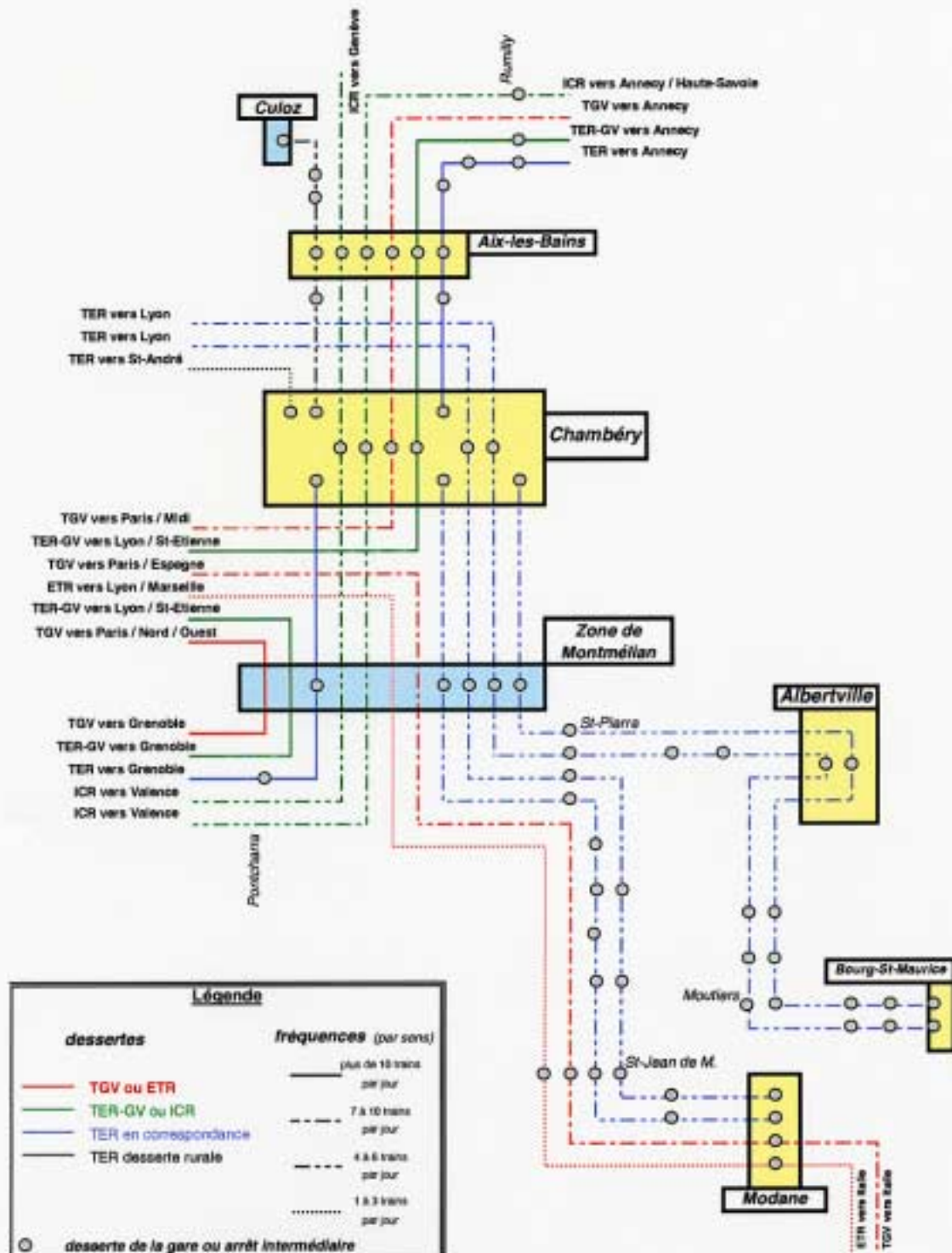
La ligne Montmélian – Grenoble est très sollicitée, surtout entre Brignoud et Grenoble, en cas de création des liaisons périurbaines. Par contre, entre Moirans et Grenoble, la réserve de capacité permet de renforcer ou de créer ces services.

Schéma 5-2 : Grenoble, Voironnais et Vallée de l'Isère – *Projet de desserte*

Scénario 2



Scénario 2



## 5. ETUDE DE LA DESSERTE

### 5.4.2 Itinéraires retenus

Paris – Modane – Italie : en TGV via LGV (N+B2).

Paris – Chambéry – Annecy : en TGV via LGV (N+B2) et G'.

Paris – Grenoble : en TGV via LGV (N+B2).

Lyon – Modane – Italie : en ETR via LGV (N+B2).

St-Etienne / Lyon – Chambéry – Annecy : en TER-GV via LGV (N+B2) et G'.

St-Etienne / Lyon – Grenoble : en TER-GV via LGV (N+B2).

Satolas – Annecy : quelques TER-GV (en transit de/pour Lyon ou St-Etienne), quelques TGV (en transit de/pour Paris) et les TGV en transit Midi-Annecy, tous via LGV (N+B2) et G'.

Valence – Grenoble – Genève : en rames ICR (type Z-TER) via ligne actuelle modernisée (M+M') et Bellegarde.

Valence – Grenoble – Annecy (et au-delà) : en rames ICR (type Z-TER) via ligne actuelle modernisée (M+M') et G'.

## 5.5 Articulation urbaine et périurbaine

### 5.5.1 Pôle de Grenoble

L'agglomération de Grenoble comprend une quinzaine de villes de moyenne importance dans les trois vallées qui entourent la ville centre. L'ensemble constitue une population de plus de 450 000 habitants.

#### 5.5.1.1 Situation actuelle des réseaux de transport public

Le **réseau urbain** des transports collectifs grenoblois est organisé et exploité par la SEMITAG. Il est constitué :

- de deux lignes de *tramways* qui assurent une bonne partie des déplacements :
  - ligne A entre Fontaines à l'ouest et Echirolles au sud, via la gare et le centre ville,

## 5. ETUDE DE LA DESSERTE

- ligne B entre la gare et l'Université, via le centre ville, partiellement en tronc commun avec la ligne A, de la gare au centre ville.
- de lignes de *bus* et de *trolleybus* qui complètent le maillage du réseau urbain.

Le **réseau interurbain** est constitué de lignes d'autocars, partant pour la plupart de la gare routière située à proximité de la gare centrale. Il dessert les villes hors du périmètre urbain, dans les vallées de l'Isère, du Drac et de la Romanche, et les stations proches.

Le **réseau ferré** classique de la SNCF comporte un service périurbain, reliant Rives et Voiron au nord, à Grenoble.

### 5.5.1.2 Les projets

#### a) Les tramways

Les projets décidés ou à l'étude doivent, à terme, permettre à ce mode d'irriguer une grande partie de l'agglomération avec desserte de l'hypercentre. On peut citer :

- le prolongement de la ligne A, au sud d'Echirolles vers Pont-de-Claix, d'une part, et au nord de Fontaines vers Sassenage, d'autre part ;
- le prolongement de la ligne B, de la gare à la presqu'île et vers le nord jusqu'au centre de St-Egrève, d'une part, et de l'université à la gare de Gières, d'autre part ;
- la création de la ligne C, reliant St-Martin d'Hères et Seyssins, par la mairie de Grenoble et les boulevards, avec une antenne vers l'Université en partie en tronc commun avec la ligne B ;
- un projet de ligne D, reliant Pont-de-Claix, au sud, à Meylan, à l'est, irriguant l'axe nord-sud de Grenoble et desservant le centre et la mairie de Grenoble.

*L'accessibilité de certains quartiers et de certaines villes de l'agglomération depuis la gare centrale et le centre ville par des transports collectifs « lourds » sera donc très fortement améliorée à l'horizon de ces différents projets.*

## 5. ETUDE DE LA DESSERTE

### b) Les trains périurbains

Pour améliorer les liaisons périurbaines, par utilisation des infrastructures ferroviaires classiques existantes, plusieurs projets existent pour améliorer ou créer ce type de desserte sur les quatre branches du réseau. Ces liaisons pourraient être cadencées toute la journée, et reliées entre elles deux à deux pour desservir Grenoble au passage.

Des points d'arrêt nouveaux ou réouverts seraient créés dans l'agglomération pour assurer une bonne interconnexion avec le réseau urbain (tramways).

Cela concerne :

- l'amélioration de la desserte Rives – Grenoble, avec desserte de Réaumont, Voiron, St-Jean de Moirans, Moirans, Voreppe, St-Egrève ;
- la création d'une desserte Tullins – Grenoble , avec desserte de Vourey, La Galifette, Moirans, Voreppe, St-Egrève ;
- la création d'une liaison Grenoble – Brignoud, avec desserte de Echirolles, Eybens, St-Martin d'Hères, Gières-Université, Domène, Le Versoud, Lancey ;
- la création d'une liaison Grenoble – Vif / Vizille, avec desserte de Echirolles – Rondeau, Pont-de-Claix, Champ-sur-Drac, Jarrie, St-Georges de Commiers et Vizille Centre ; cette dernière gare serait desservie en réhabilitant l'embranchement industriel existant entre Jarrie et Vizille Terrasse.

Ces 4 dessertes figurent sur le schéma de chacun des scénarios 1 et 2.

### c) L'interconnexion

Ce projet consiste à faire circuler sur la future ligne C un Train-Tram pouvant circuler sur les lignes ferroviaires classiques.

Il consisterait à prolonger la ligne C de Université à la gare de Gières (à la place de la ligne B), et de se raccorder à la ligne du Grésivaudan vers Brignoud.

Cela permettrait de limiter la mission périurbaine de Brignoud à la gare de Gières, et de mieux utiliser la capacité résiduelle de la ligne ferroviaire de part et d'autre de cette gare, surtout dans le scénario 2.

## 5. ETUDE DE LA DESSERTE

Ce réseau ouvrirait la possibilité de désenclaver certaines villes périphériques et de créer des pôles de rabattement routiers dans les gares concernées pour désengorger la circulation routière.

L'ensemble des projets, tramways et périurbains ferroviaires, permettraient un accès très facile aux dessertes TGV, TER-GV et ICR qui ne desservent que la gare centrale de Grenoble.

De même, la desserte du pôle secondaire constitué par la gare de Gières (Grenoble Université) par de nombreux trains TER Grenoble – Chambéry facilite une entrée / sortie de l'agglomération par l'Est.

### 5.5.2 Pôle de Chambéry

#### a) Transports urbains

Le périmètre des transports urbains de Chambéry couvre douze communes autour de la Ville. L'autorité organisatrice est le District de l'Agglomération.

Le réseau est exclusivement composé de lignes de bus .

La gare SNCF est déjà un pôle d'échanges important, en particulier pour le réseau TER et les lignes interurbaines desservant la gare routière située en face.

Il n'y a pas de projet de TCSP à moyen terme.

#### b) Services périurbains

Aujourd'hui, ces services ferroviaires sont inexistant. Seuls les TER assurent quelques liaisons de proximité.

Un projet est envisagé pour la création une liaison interurbaine ferroviaire cadencée, reliant les différentes villes de la Combe de Savoie, entre Albertville et Aix-les-Bains, desservant Frontenex, St-Pierre d'Albigny, Montmélian, Chambéry, Vivier-du-Lac, avec prolongements possibles vers Culoz ou Annecy.

Un tel projet faciliterait les rabattements à Aix ou Chambéry des clients des TGV, TER-GV ou ICR.

## 5. ETUDE DE LA DESSERTE

### 5.6 Recommandations

#### 5.6.1 Sur les itinéraires

Le choix définitif de l'un ou l'autre scénario dépendra totalement du choix de la variante d'articulation de la LGV avec le Sillon Alpin. Celle-ci se différencie essentiellement par l'itinéraire d'accès à Grenoble. Sur ce point, il est à noter que le projet O (raccordement de St-André) et le projet Q (vallée de la Bièvre) sont sensiblement équivalents pour la desserte par Moirans.

Par contre, le projet P (shunt de Rives), complémentaire de O ou de Q, permet de rendre plus compétitif l'itinéraire par Moirans associé aux variantes A et B1, par rapport à l'itinéraire B2 empruntant la Combe de Savoie.

Par ailleurs, il convient de noter également que les itinéraires B sont mieux orientés vers les vallées alpines et l'Italie, alors que la variante A1 favorise le Sillon Alpin nord.

#### 5.6.2 Sur les scénarios

Ces deux scénarios offrent des fréquences pratiquement identiques à chacune des villes concernées par l'étude dans leurs relations tant au niveau national que régional.

Toutefois, le **scénario 2**, qui présente l'inconvénient de placer Chambéry à l'écart des missions internationales, pourrait être adapté pour que certaines missions pour l'Italie desservent cette ville. Cela suppose un raccordement avec la ligne existante prévu à Lépin, notamment en cas de phasage de réalisation de la LGV. Il pourrait aussi être envisagé un arrêt de ces liaisons en Combe de Savoie (Montmélian actuel ou gare nouvelle).

De même, l'accès de Grenoble à l'Italie pourrait se faire, soit par appui sur cette gare en Combe de Savoie, soit par des liaisons directes par utilisation du raccordement de Montmélian réaménagé si, à terme, les besoins commerciaux le justifiaient.

Par ailleurs, pour mieux organiser la desserte de Chambéry, pour limiter les investissements complémentaires de capacité dans cette gare et pour éviter les rebroussements pour Annecy, le **scénario 1** pourrait être bâti ainsi, sous réserve de la faisabilité technique et des coûts :

- passage par le sud de toutes les liaisons avec Annecy, avec réalisation de la branche nord de B1 à voie unique entre le tunnel de l'Epine et Chambéry,



## 5. ETUDE DE LA DESSERTE

---

- passage des autres liaisons par le nord, avec suppression de la branche nord de A2 et la non mise à double voie entre le tunnel de l'Épine et Chambéry de la ligne existante.

En outre, il faut noter que le **scénario 1** ainsi adapté, présenterait, avec les projets O ou Q, les mêmes caractéristiques de desserte de Grenoble que le scénario 2.