

prévisions de trafic, n'a pas été consultée bien que relevant de la même autorité de tutelle (le Ministère des de l'Équipement et des Transports).

D'une façon générale, les précautions d'ordre méthodologique ne suffisent pas à empêcher **l'apparition de distorsions entre les effets escomptés, issus de modélisations toujours discutables, et la réalité des phénomènes observés a posteriori**. Outre le caractère contestable de toute hypothèse, des facteurs divers sont susceptibles d'intervenir entre les études préalables et la mise en œuvre du projet une dizaine d'années plus tard. Ainsi, la SNCF estime, par exemple, que la modification des tarifs lors de la mise en service du TGV Atlantique, non prévue lors de l'élaboration des estimations de trafic, explique une diminution du trafic espéré de 2 millions de voyageurs (sur 18 millions au total). Les prévisions de trafic sur des projets de cette importance sont toujours à risques dans la mesure où l'on a peu de garanties sur la marge d'erreur : dans le cas du TGV Sud-Est, les prévisions ont été dépassées, dans le cas du TGV Nord, elles sont inférieures de moitié au trafic réel.

Cette question sur **les écarts entre trafic prévu et réalisé** gagnerait à faire l'objet d'investigations indépendantes ou concertées pour tenter d'expliquer a posteriori les différences; malheureusement cela reste un sujet confiné à quelques spécialistes (SNCF, INRETS, Aviation Civile, DTT...) ne travaillant d'ailleurs pas ensemble, ni pour l'élaboration des prévisions, ni pour leur vérification ex-post. Qui plus est, la SNCF n'est en mesure de fournir des bilans que pour le TGV Sud-Est mais pas pour le TGV Atlantique (alors que sa mise en service date de 1989 et que la LOTI prévoit un bilan dans les cinq ans), ni pour le TGV Nord (mise en service 1994). Si ces bilans étaient faits, cela permettrait de mieux cerner les incertitudes inhérentes aux modèles de prévision de trafic mais ce type de démarche n'est jamais utilisé dans aucune des études. rien n'est dit non plus sur la marge d'erreur envisageable dans les résultats des prévisions.

-• Méthode et présentation des résultats

Dans le cas du projet Lyon/Montmélián, **on ne dispose pas d'étude globale et récente sur les prévisions de trafic** distinguant les différentes relations régionales, nationales et internationales. Le grand nombre d'hypothèses et de prévisions produites en quelques années est impressionnant et empêche d'avoir une vision claire et précise de la question.

Tout d'abord, **il manque un historique** des différentes prévisions de trafic depuis 1991, expliquant les raisons d'évolution (dans des proportions de 1 à 2) de ces mêmes prévisions de trafic au fil des ans.

Ensuite, pour se prononcer valablement et arriver à identifier les parties d'infrastructure porteuses des enjeux d'évolution du trafic et donc du projet, **il serait nécessaire de disposer, sous forme de matrice origines-destinations et pour chaque mode :**

- des résultats de trafic sur les dix dernières années pour juger des tendances d'évolution et donc du niveau de trafic de référence,
- des prévisions de trafic en situation de référence et de projet pour évaluer, par relation, les accroissements de trafic prévu et la part due au détournement de la route et de l'aérien.

Il y a un manque de transparence sur le fond du dossier liée à la profusion et la confusion des données produites ainsi qu'à l'absence d'informations de base. Doit-on admettre que la concurrence entre opérateurs sur le marché des déplacements appelle une certaine confidentialité des données et des hypothèses, justifiant par là une partie de ces manques ?

Une large part du problème est due au fait que :

- les prévisions émanent de services différents de la SNCF selon qu'il s'agit du trafic national ou régional et que la synthèse pose parfois des problèmes,
- les prévisions effectuées par des bureaux d'études extérieurs ne sont pas forcément validées par la SNCF alors qu'elles font partie du dossier réglementaire,
- les dernières prévisions de trafic produites ne sont jamais positionnées au regard des précédentes, pas plus les résultats que les hypothèses.

Le dossier gagnerait en crédibilité si les prévisions concernant le trafic détourné de l'aérien ou de la route, calculées par la seule SNCF, étaient soumises aux organismes compétents (Aviation Civile, Association des sociétés d'autoroutes, Direction des routes).

Par ailleurs, est-il vraiment prématuré, comme le laisse entendre la SNCF, que soient réalisés au stade des études d'APS, des tests de sensibilité de la demande à la minute gagnée, aux tarifs, à la fréquence et au niveau de qualité de service en général ? Nous pensons que non et que cela permettrait **d'élaborer différents scénarios d'offre** et de voir les résultats de trafic qui en découleraient. On serait alors amené à raisonner en terme de fourchettes de prévisions de trafic qui seraient à affiner au fil des études. Ainsi, par exemple, on pourrait élaborer au moins deux grilles de tarifs train pour les années à venir pour tenir compte des attitudes des opérateurs des modes concurrents, en particulier dans l'aérien à cause de la dérèglementation qui ne fait que commencer et rend délicate la prévision sur les prix. Il est en effet admis que l'élasticité de la demande aux tarifs est un élément à prendre en compte dans les prévisions, même si les connaissances en la matière restent à améliorer. Il en va de même pour les fréquences qui, si elles sont cadencées, rendent le train plus attractif. Enfin, une analyse plus fine de la valeur du temps selon le motif de déplacement (professionnel ou non) serait souhaitable.

D'un point de vue méthodologique, l'évaluation des trafics en situation de référence mériterait d'être explicitée : comment la SNCF peut-elle postuler que l'évolution des trafics des différents

modes se comportera dans les quinze ans à venir comme celle constatée dans le passé ? Pourquoi ces trafics sont-ils évalués par extrapolation des tendances passées, au moyen de régressions, alors qu'ils devraient faire l'objet d'une modélisation tenant compte de l'évolution prévisible des caractéristiques de l'offre de chaque mode ? On aimerait aussi connaître l'impact en terme de trafic de la réalisation des différents projets (TGV Méditerranée, LGV italiennes) à l'horizon de la situation de référence.

A propos du trafic détourné de la route, il est surprenant que la SNCF considère que ce soit « une constante du trafic induit » calculée à l'aide du modèle gravitaire alors que c'est le modèle de coût généralisé qui devrait être utilisé pour évaluer le report modal (comme pour l'aérien), sauf à nous démontrer - ce qui n'est pas fait - que cette constante est le résultat d'une loi statistique établie à partir des projets TGV antérieurs.

Plus généralement, les prévisions de trafic sont établies exclusivement sur la base de modèles économétriques alors **que l'analyse de la demande devrait aussi reposer sur une démarche marketing** pour évaluer les conséquences sur le comportement de la clientèle d'une adaptation des services offerts aux besoins de la clientèle. Une telle approche, reposant sur une analyse du marché, permettrait d'orienter et de définir « les produits porteurs » à proposer ; elle suppose de prendre en considération le produit, les prix, les conditions de distribution et la promotion des services. La SNCF considère que « la démarche marketing trouve sa justification à court terme ». Ce point de vue est erroné quand on sait que des investisseurs privés y ont recours, par exemple pour évaluer la clientèle potentielle pour le premier ouvrage urbain à péage (le tunnel Prado-Carénage). **Un projet comme le TGV Lyon/Turin, ce n'est pas seulement une infrastructure, ce sont aussi des services ...**

On retrouve cette vision strictement technicienne **dans l'absence de regard sur l'insertion du projet dans une politique globale de déplacements** à l'échelle nationale mais surtout au niveau régional. Ainsi, il est significatif que le trafic régional ne fasse pas l'objet de prévisions de trafic induit et détourné et qu'il ne soit pas pris en compte dans les calculs de rentabilité économique du projet alors que le projet prend place dans une région qui cherche à favoriser le transfert modal de la voiture vers le train.

• *L'estimation des niveaux de trafic*

Sachant que, comme le dit le rapport BOITEUX (« Transports : pour un meilleur choix des investissements », 1994) : « l'élément majeur du processus d'évaluation, mais en même temps celui dont la fragilité a les plus lourdes conséquences, est la prévision de trafic », on pourrait s'attendre à ce que la SNCF se soit entourée de précautions en la matière. C'est loin d'être le cas et on est en droit de s'interroger : pourquoi retenir comme situation de base l'année 1992 et ne pas prendre les statistiques les plus récentes (1995 ou 1996) ? La Cour des Comptes avait déjà

soulevé cette question dans son rapport annuel de 1996 à propos des prévisions de trafic du TGV Nord qui s'appuyaient sur une année de base trop ancienne et s'étaient avérées largement surestimées.

La SNCF argue du fait qu'elle ne dispose de données plus récentes que pour le trafic ferroviaire. Mais l'Aviation Civile tient des statistiques à jour pour l'aérien (cf. tableau en annexe), quant au trafic routier, on peut disposer de l'évolution de l'IK (Intensité Kilométrique) qui est un indicateur d'usage suivi et disponible à l'Association des Sociétés d'Autoroutes Françaises (ASFA). Sur ces bases, on serait mieux à même de se prononcer sur les prévisions de trafic pour la situation de référence. La SNCF dit s'être calée sur les résultats de l'enquête 1992 aux frontières italiennes pour ce qui est de la répartition modale et des niveaux de trafic international. Soit, mais ne peut-elle pas par sondage réactualiser les résultats de cette enquête ? Un projet de l'ampleur de Lyon/Turin le mériterait.

Dans les dernières estimations SNCF (été 1997) portant sur le seul projet Lyon/Montmélian, on relève **une progression de l'ordre de 30 % des trafics nationaux et internationaux entre la situation de base et celle de référence**. Pour l'international, il est difficile de se prononcer dans la mesure où les lignes italiennes à grande vitesse sont supposées être réalisées, sans que l'on ait la moindre idée de leur impact si ce n'est que toutes les villes italiennes restent à plus de 4h de Paris même une fois le tronçon de LGV Lyon-Montmélian réalisé ce qui n'est pas très compétitif avec l'avion (< 3 heures). Quant au trafic national, cela paraît surestimé sachant qu'on peut considérer qu'en 1996, on a à peine les mêmes niveaux de trafic qu'à la fin des années quatre vingt. De plus, les schémas de desserte simplifiés qui nous ont été fournis restent sensiblement comparables (une dizaine d'O/D y figurent mais curieusement pas Paris/Turin, ni Lyon/Turin). Les gains de trafic n'étant donc pas dus fondamentalement à une amélioration de l'offre (fréquences et tarifs stables), on ne peut que s'interroger sur les causes d'une telle croissance. La progression prévue entre situation de base et de référence paraît donc un peu forte.

Les progressions de trafic **entre la situation de référence et celle de projet sont de 23% pour le trafic national et 35% sur l'international**. C'est sans doute beaucoup pour l'international même avec les gains de temps généralisés (Turin et Milan restent à plus de 4 heures de trajet de Paris) et ce, d'autant plus que les principales modifications du schéma de desserte ne portent pas sur l'augmentation des fréquences mais sur la mise en place de fréquences directes (trains sans correspondances). Certes les ruptures de charge sont mal vécues par la clientèle mais cela n'explique pas tout

Le trafic détourné de l'aérien, grâce au projet Lyon/Montmélian, correspondrait à 11% du trafic international en 2004, selon la SNCF. D'après les reconstitutions de trafic auxquelles nous avons procédé sur la base des statistiques de la DGA (Direction Générale de l'Aviation Civile), le nombre de voyageurs détournés en 2004 rapporté au trafic concerné en 1994

correspondrait quasiment au double (20,6 %). Cela traduit bien l'érosion à venir de la part du marché du fer face à l'avion. Concernant le trafic aérien national, le trafic détourné représente 30 % du trafic ce qui est plausible mais sûrement un peu surestimé dans la mesure où :

- 23 % du trafic est supposé être détourné de la ligne Paris/Chambéry qui s'avère être en perte de vitesse depuis 1992 (- 40 % sur la période 92-96),
- la majorité du trafic détourné provient de la relation Grenoble/Paris qui, avec le projet TGV, ne verra son temps de parcours ferroviaire s'améliorer que d'une dizaine de minutes ce qui n'est pas forcément de nature à changer radicalement le comportement des passagers de l'aérien.

Pour ce qui est du trafic international, compte tenu des volumes en jeu, on peut admettre la prévision SNCF au bénéfice du flou qui entoure de telles prévisions. Les liaisons concernées (au départ de Barcelone, Paris et Bruxelles) nécessiteront en train encore une durée supérieure à 4h. Les comportements de la clientèle à ce niveau de concurrence ne sont pas forcément bien connus.

Le trafic détourné de la route équivaldrait à 2% du trafic international selon la SNCF. Quant au trafic routier national concerné par le projet, on ne dispose d'aucun chiffre sûr permettant de se faire sa propre opinion? On sait seulement que le détourné routier équivaut à un peu plus de la moitié du trafic induit national mais qu'en penser au regard des chiffres du TGV Nord qui a détourné moins de 1 % du trafic routier ? Sachant par ailleurs que l'achèvement de l'autoroute de Maurienne n'a pas été pris en compte par la SNCF dans ses prévisions, on peut s'interroger sur la fiabilité des prévisions concernant le transfert modal de la route au rail.

Quant au **trafic induit**, on ne possède aucun élément pour apprécier son importance : dans quelles proportions est-il dû à une augmentation de mobilité des clients existants et/ou à l'apport d'une clientèle nouvelle ?

Les flux régionaux représentent environ 20% du trafic total et restent peu touchés par le projet puisqu'ils ne progressent que de 33% (+ 400 000 voyageurs) entre la situation de base et la situation avec projet. On peut espérer que ces flux ont été sous-estimés compte tenu des projets de la Région dans le domaine (augmentation de l'offre TER, acquisition de nouvelles rames, démarche qualité dans le cadre de la nouvelle convention avec la SNCF ...) qui laissent à penser que l'on pourrait s'attendre à une progression plus marquée.

En conclusion sur les prévisions de trafic, on retiendra que compte tenu du nombre de projections qui ont été faites, de leur évolution et de leurs différences, une certaine confusion est entretenue. Certes, l'exercice prospectif à dix ans de là est délicat, c'est pourquoi on est en droit d'attendre des prévisionnistes qu'ils s'entourent de précautions quant à l'évolution des

tendances passées, aux valeurs retenues pour les différents paramètres, aux hypothèses faites tout en précisant les marges d'erreur qu'ils se donnent. Ce n'est manifestement pas le cas des prévisions qui nous ont été soumises. Conformément aux recommandations de la Cour des Comptes dont il n'a pas été tenu compte, il serait souhaitable d'élaborer des variantes ou des scénarios en fonction de l'évolution de certains paramètres comme les tarifs et surtout de confronter les résultats SNCF à ceux fournis par d'autres modèles (Matisse, Direction de routes, SNCF, Aviation Civile), sans parler de la base de référence qui devrait être la dernière année connue et non pas 1992. Le rapport Boiteux a formulé les mêmes recommandations mais rien n'y fait.

**TABLEAU RECAPITULATIF DES DIFFERENTES ESTIMATIONS DE TRAFIC DU DOSSIER
REGLEMENTAIRE ET DES MISES A JOUR RECENTES (en millions de voyageurs)**

Type de trafic	International	National	Régional	Total
Situation initiale (1992) (1)	1,9	3,3 (α)	0,9	5,1
Situation initiale (1992) (5)	2,1	4	1,3	7,4
Situation de référence Lyon/Montmélian (2004) (2)	2,3	3	1 (#)	5,3
Situation de référence Lyon/Montmélian(2007) (1 ter)	3,4	3,2	1,4	8
Situation de référence Lyon/Montmélian (2005) (3)	2,1	4	1	7,1
Situation de référence projet global (2010) (1 bis)	3,7	3,4	1,5	8,6
Situation de référence projet global (2010) (2 bis)	4	5,1	1,5 (?)	10,6
Situation de référence projet global (2010) (3 bis)	4 (?)	5,1	1,9	11
Situation référence projet global 2003 (4)	3,3	5,9	1,5	10,7
Situation avec projet Lyon/Montmélian 2004 (2)	3,1	3,7	1,2 (#)	8
Situation avec projet Lyon/Montmélian 2007 (1ter)	4	3,9	1,8	9,7
Situation avec projet tunnel sans sillon alpin (2007) (3)	5,4	4,7	1,6	11,7
Situation avec projet global 2010 (1 bis)	6,2	4,2	2	12,4
Situation avec projet global (2010) (2 bis)	6,7	6,3	2	15
Situation avec projet global 2010-2012 (3)	6,1	5,2	2,3	13,6
Situation avec projet global 2010 (3 bis)	6,1 (?)	6,2	2,6	14,9
Situation avec projet global 2003 (4)	5	9,2	2	16,2

(1) Source : Présentation générale du projet p. 7 (dossier de consultation des services de l'Etat)

(1 bis) Source : Présentation générale du projet (dossier de consultation des services de l'Etat)

Nous n'avons pas tenu compte du sillon alpin. Les chiffres ont été estimés à partir des histogrammes pp. 36 et 51

(1 ter) Source : Présentation générale du projet (dossier de consultation des services de l'Etat) p.51

(2) Source : note de M. CAMPENON (SNCF) du 24/07/1997

(2 bis) note de M. CAMPENON du 28 août 1997 (y compris Genève)

(3) Source : étude SEMALY-GEODE-CATRAM 1996 (hypothèse basse y c. sillon alpin et Genève)

(3 bis) Source : étude SEMALY-SETEC 1997(y c. sillon alpin et Genève)

(4) Source : rapport M.ROUVILLOIS (y compris trafic saisonnier. Trafic régional repris de 1bis)

(5) Source : Document d'information sur Lyon/Turin avril 1997 (Préfecture de Région
et Conseil Régional Rhône-Alpes

(#) Source : note de M. POMMIER (SNCF) situation de référence 2007

(α) dont 1,2 M liés au trafic saisonnier hivernal (cf. présentat^o générale du projet p.8)

HISTORIQUE DES TRAFICS SUR LES RELATIONS AERIENNES CONCERNEES PAR LE PROJET

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
LYON/MILAN	59 000	60 000	70 000	64 000	67 000	66 000	68 000
LYON/VENISE	2 900		1 200		400	230	2 800
LYON/FLORENCE	32					11	
sous-total	61 932	60 000	71 200	64 000	67 400	66 241	70 800

MARSEILLE/MILAN	33 000	26 000	19 000	22 000	21 000	18 000	18 500
MARSEILLE/TURIN	non significatif	idem			

PARIS/TURIN	135 300	121 000	136 000	135 000	149 000	141 000	157 000
PARIS/MILAN	742 000	787 000	770 000	752 000	854 000	820 000	879 000
PARIS/FLORENCE	24 000	25 000	31 000	57 000	68 000	85 000	170 000
sous-total	901 300	933 000	937 000	944 000	1 071 000	1 046 000	1 206 000

BRUXELLES/MILAN					255 000		
BRUXELLES/TURIN					non significatif		
BARCELONE/MILAN					239 000		
BARCELONE/TURIN					non significatif		
sous-total					494 000		

total trafic international					1 653 000		
----------------------------	--	--	--	--	-----------	--	--

PARIS/CHAMBERY	67 000	70 000	75 000	61 000	57 000	52 000	44 000
PARIS/ANNECY	42 000	50 000	50 000	50 000	52 000	55 000	52 000
PARIS/GRENOBLE	286 000	276 000	272 000	270 000	267 000	250 000	250 000
sous-total	395 000	396 000	397 000	381 000	376 000	357 000	346 000

source : données DGAC

Lot 1 - Transport, I - Quels sont les besoins réels pour les voyageurs ?

Question B : « Quels sont les besoins intra-régionaux (dessertes locales, domicile-travail, domicile-études) sur les liaisons concernées ? »

Regroupée avec la question E du lot 3 « les impacts du projet » :

« Répercussions du Lyon/Turin sur les dessertes locales (TER) : risque de disparition de gares ; qualité des services pour Bourgoin, Isle d'Abeau, St-André le Gaz, Modane ; enclavement de Grenoble par rapport à Lyon ? »

a) Explicitation de la question

La grande vitesse induit souvent une desserte moins fine du territoire car les trains intercity existants avec arrêts intermédiaires (ex. 4 sur Lyon/Grenoble) risquent de disparaître au profit de trains directs GV. Quelles sont les répercussions à attendre du TGV sur les dessertes locales et régionales ? Quel avenir pour les gares secondaires ? Quelles dessertes pour les villes intermédiaires une fois la LGV en service, sachant que l'essentiel des investissements de la SNCF sont consacrés aux TGV ?

L'intérêt d'une ligne nouvelle GV est d'éviter la saturation des voies existantes tout en libérant des sillons pour améliorer les dessertes locales mais les lignes actuelles sont-elles effectivement saturées ? Ne vaudrait-il pas mieux moderniser les voies existantes ?

La LGV est prévue jusqu'à Satolas. Comment les TERGV iront-ils jusqu'à Lyon ?

b) Eléments de réponse dans le dossier réglementaire

Dans le dossier « Présentation générale du projet / Dossier de consultation des services de l'Etat », la question de l'articulation des TGV/TER est soulevée (p.36) : un « dispositif » doit être mis en place pour assurer les correspondances TGV/dessertes locales et régionales pour assurer « une desserte dense et maillée des territoires ». Cette articulation reste à étudier en termes d'horaires tout en préservant les fonctions de desserte locale dans les bassins d'emploi particulièrement.

Un raccordement de la LGV avec la ligne classique rejoignant Lyon Part-Dieu est prévu (pp.30, 38, 49) qui doit permettre de faire circuler des TERGV entre St-Etienne/Lyon et les principales villes du sillon nord-alpin. Des études sont en cours sur ce point, tout comme la mise en place d'une navette ferroviaire Lyon/Satolas par Vénissieux (utilisant la voie Lyon-Grenoble).

La LGV « offre l'opportunité de mettre en service des relations régionales intercity à grande vitesse (TERGV) tout en maintenant un niveau de desserte par ligne classique suffisant pour

satisfaire aux besoins de déplacement des villes intermédiaires vers les grandes villes. Les relations est-ouest ainsi que celles du sillon alpin subiront de profondes modifications à l'horizon de la mise en service du projet Lyon/Turin qui devront s'inscrire en cohérence avec le SRT » (p.33).

Le dégagement des lignes ferroviaires existantes (des circulations TGV actuelles et des futurs TERGV intercités) est évoqué (p.38) et devrait permettre de « développer en réponse à une demande croissante, un transport régional de qualité, tant pour la desserte des bassins d'emploi lyonnais, grenoblois ou chambérien que pour les relations régionales ou interrégionales ». Rien de plus n'est dit au-delà de cette déclaration générale d'intention sur la consistance des services futurs. On ne sait pas ce qu'il en est de la saturation éventuelle des voies existantes : d'un côté, la Région n'arrive pas à introduire de nouveaux TER entre Saint-André le Gaz et Chambéry pour cause de saturation des sillons, d'un autre côté, il semblerait que la capacité théorique de la voie ne soit pas complètement utilisée.

Il est même précisé que « dans le cas où le choix se porterait sur la construction d'une gare nouvelle en Combe de Savoie, les modalités précises de sa desserte par les TER, notamment le nombre et les horaires des circulations, ainsi que les relations assurées, seront arrêtées en tenant compte du dispositif de desserte retenu pour les TGV ».

Dans l'étude SEMALY/GEODE/CATRAM, quatre types d'offre ont été définis pour bâtir les scénarios de desserte : TGV internationaux, TGV nationaux, TERGV intercités, TER avec fonction de rabattement.

« Les principes qui ont présidé à l'élaboration des différentes missions sont (p.42) :

- au moins un arrêt dans une des 3 gares nouvelles (Satolas, Savoie-Dauphiné, Rhône-Alpes Sud) des TGV longue distance
- création de missions nationales quotidiennes dans les vallées alpines
- desserte TERGV de Satolas
- création d'une véritable desserte interne au sillon alpin
- maintien de la qualité de service des TER sur ligne classique et adaptation pour la desserte des bassins de vie et leur accès au réseau grande vitesse »

Ces principes n'ont toutefois pas été repris dans le Dossier de présentation générale et sont donc supposés n'engager que le bureau d'études.

« Les missions TERGV intercités utilisant les LGV ont été définies en fonction des gains de clientèle provoqués par les gains de temps (cf. modèles de prévision de trafic). L'essentiel de l'offre TERGV consiste à rapprocher le sillon rhodanien de la zone alpine et d'organiser une

véritable offre intercités à l'intérieur du sillon alpin entre Grenoble et Genève. On évalue entre 35 et 45 le nombre de missions quotidiennes une fois l'ensemble du projet mis en service ». Les TERGV concernent les relations entre Lyon et Saint-Etienne avec Grenoble/villes du sillon alpin nord et Arve/Genève/Maurienne/Tarentaise. (p.44)

« On envisage l'adaptation des missions TER existantes sur ligne classique qui doit permettre un accès efficace à l'offre à grande vitesse de l'ensemble des bassins de vie. Elle dépend directement du choix des points d'entrée au réseau grande vitesse et notamment de l'articulation des offres TGV en Combe de Savoie ».

Les pôles stratégiques au niveau régional qui conditionnent l'articulation des offres TGV/TERGV/TER en Rhône-Alpes sont : la gare de Lyon-Satolas et celle de Dauphiné-Savoie. La connexion avec Lyon-Part-Dieu et Vénissieux est évoquée sans plus de détail.

Une estimation des trafics régionaux en situation de référence et de projet (p.56) figure dans l'étude, elle a été reprise dans le Dossier de présentation générale (cf. question A). En annexe, des scénarios d'offre reposant sur des hypothèses de fréquence des TER-TERGV ont été testés à l'horizon 2005 et 2010 mais « cette démarche n'a aucune valeur contractuelle ». La question mériterait d'être approfondie car dans la note « Insertion régionale du projet Lyon/Turin – volet transport. Annexe : méthodologie de modélisation du trafic voyageurs intercités », GIP-SEMALY, novembre 1996, il est dit (p. 7) que « la modélisation de trafic ne permet pas de répartir directement le trafic intercités entre l'offre TERGV proprement dite et l'offre TER qui continuera à circuler sur les lignes classiques ». Deux hypothèses d'affectation sont proposées mais l'on ne sait pas sur quels niveaux de trafic respectifs cela débouche.

c) Avis sur le niveau satisfaisant de ces éléments de réponse

Au stade d'avancement des études, on peut considérer que la problématique de l'articulation des dessertes intrarégionales est correctement posée. La consistance des services TER est de toutes façons entre les mains de la Région qui est désormais seule compétente (depuis la nouvelle convention avec la SNCF signée en 1997). La SNCF ne peut donc pas s'engager plus avant sur la nature de l'offre qui sera mise en place. Elle aurait cependant pu insister davantage sur la complémentarité TGV-TER bien que le problème se pose avec moins d'acuité en Rhône-Alpes puisque les principales villes du sillon alpin sont déjà desservies par TGV.

Il est important pour répondre à la question posée de souligner que le financement des dessertes TER est complètement indépendant de celui du projet. Le projet TGV est financé par RFF, voire la SNCF, et l'Etat. Les TER sont eux financés par la Région. Si cette dernière était amenée à contribuer au financement du projet, il faudrait s'assurer que cela ne se fasse pas au détriment des TER.

Enfin, signalons qu'aucune analyse des besoins de déplacement intrarégionaux n'a été menée. Seuls les flux de trafic existants sur les principales liaisons régionales sont mentionnés en annexe de l'étude SEMALY. L'approche du problème est menée à partir de l'offre et non pas de la demande. De toutes façons, la majeure partie des travaux réalisés par SEMALY sur les dessertes en TER n'a pas été intégrée dans le rapport de présentation générale, on se demande pourquoi ?

d) Autres éléments de réponse identifiés

Dans le dossier « Débat sur l'intérêt économique et social du projet » (1993), la question est abordée dans son principe : « le TGV pris isolément tend à une forte polarisation de l'espace mais cette tendance est tempérée par l'aptitude des TGV à desservir également les lignes existantes et par la possibilité d'organiser des correspondances avec les trains régionaux. Ces deux systèmes de transport ont leur propre finalité mais se nourrissent et se complètent l'un l'autre ».

Dans la « Synthèse des perspectives d'aménagement » élaborée par la DRE (avril 1997), il est écrit (p.2-12) que : « la mise en oeuvre des TERGV pour la desserte intercités risque d'abaisser le niveau de service offert par les gares de la Tour du Pin et de St-André le Gaz, ce qui aurait pour conséquence de limiter l'attractivité de ces pôles intermédiaires sur l'axe Est-Ouest. La définition des missions TERGV et de la desserte des bassins de vie doit être cohérente et articulée, pour assurer à la fois les migrations quotidiennes dans de bonnes conditions et améliorer l'accessibilité ferroviaire au réseau TGV et TERGV ».

Concernant le sillon alpin, il est affirmé qu'il faut un système de desserte cadencée articulé autour de pôles de connexion avec le TGV pour irriguer les territoires intermédiaires et périphériques. Pour un certain nombre de liaisons, nous avons réussi à reconstituer les schémas de desserte envisageables :

LIAISON	NB AR ACTUEL (#)	NB AR REFERENCE	NB AR PROJET (*)	% TERGV
Anncy/Chambéry	14	24	25	32
Chambéry/Grenoble	15	18	19	0
Anncy/Lyon	6	12	14	57
Chambéry/Lyon	8	16	18	55
Grenoble/Lyon	15	19	21	43
Grenoble/St-Etienne	12	10	11	20

(#) source : SEMALY-CATRAM-GEODE (1996)

(*) source : note de la DAR SNCF (10/09/97) - hypothèse basse