

On remarque que, dans ces propositions qui restent des hypothèses d'école sans que l'on sache bien sur quoi elles sont fondées, l'amélioration de l'offre TER se fait pour l'essentiel avant la mise en œuvre du projet et elles ne lui sont donc pas liées.

e) Avis d'expert

On ne trouve pas d'analyse des besoins et de la demande potentielle des déplacements que ce soit pour les dessertes locales dans les bassins d'emploi ou au plan régional. Il est indispensable que ce soit fait mais pas forcément au stade actuel d'avancement du projet de TGV.

Les dessertes TER dépendent désormais du Conseil Régional qui a mis à l'étude un SRT. Le document de présentation générale du projet prévoit (p.33) de profondes modifications à l'horizon de la mise en service du projet TGV. Comment les anticiper dès à présent dans la mesure où les choix stratégiques de la Région n'ont pas encore été arrêtés ?

La desserte Satolas/Lyon est prévue mais on en reste au principe. C'était pourtant un des points prévus dans le cahier des charges de l'étude lancée par le GIP en 1996 sur le thème « articulation TGV/TER ». De nombreuses autres questions évoquées n'ont pas été traitées, elles auraient pourtant permis d'y voir plus clair : analyse des flux de voyageurs par axe, par type de train, par O/D, disponibilités de chaque axe en fonction des caractéristiques techniques et d'exploitation, analyse des incidences sur le réseau classique du projet avec propositions de mesures correctrices pour la desserte TER.

D'une façon générale, il est indéniable que des infrastructures comme les LGV contribuent fortement à la concentration des flux de transports entre grandes villes de par la limitation du nombre de gares. Si la LGV ne s'insère pas dans un projet global au plan régional, articulant TGV et TER, le risque est grand que cela se fasse aux dépens des villes de moindre importance et des liaisons moins rentables avec apparition d'un espace à deux vitesses.

La Région Rhône-Alpes a manifesté ces dernières années sa volonté de développer un réseau ferroviaire de liaisons intercités à un horizon beaucoup plus proche que celui du projet Lyon/Montmélián. Si cela aboutit à moyen terme à une desserte régionale structurée, les risques évoqués ci-dessus n'ont pas lieu d'être. Il faudra vérifier le bien-fondé des prévisions de trafic régional qui ont été avancées (cf. question A) car elles n'ont pas fait apparaître un fort potentiel de développement. Sans doute que l'importance de la couverture autoroutière dans la région n'y est pas étrangère.

L'éclairage de cette question de l'articulation TER/TGV gagnerait si l'on pouvait disposer :

- d'une part, d'un bilan des expériences de recomposition de l'offre régionale liées aux TGV Atlantique et Nord (rien ne figure dans les études à ce sujet et nous n'avons malheureusement pas obtenu d'informations de la SNCF sur ce point),

- d'autre part, de tests de sensibilité à la fréquence et aux tarifs sur ce type de trajets qui relèvent souvent d'une desserte cadencée dans d'autres pays (Pays Bas, Suisse).

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

Question C : « Quelle est la variation des quantités de voyageurs avec les variantes TGV Mâcon-Genève et Romagnieu-Avressieux-Genève ? Est-elle prise en compte dans les chiffres actuels ? »

(cf. également question 2 du lot 1)

a) Explicitation de la question

Dans l'hypothèse où se ferait une liaison TGV Mâcon-Bourg-Genève, une partie du trafic ferroviaire voyageurs (en provenance du genevois et du nord Haute-Savoie) ne serait pas captée par la LGV Lyon-Montméliant. Comment cette éventualité a été prise en compte dans les prévisions de trafic ?

Dans l'hypothèse où le barreau Chambéry Nord se ferait, la LGV ne déboucherait pas en Combe de Savoie. Les grenoblois seraient alors mis à l'écart. Comment cela a-t-il été intégré dans les prévisions de trafic ?

b) Eléments de réponse dans le dossier réglementaire

Dans le dossier « Présentation générale du projet / Dossier de consultation des services de l'Etat », les conséquences d'une LGV Aix/Genève sur la desserte des gares de Bourg, Culoz et Bellegarde sont évoquées (p.39). Par contre rien n'est dit sur les conséquences d'une éventuelle LGV Genève/Mâcon.

Dans l'étude SEMALY/GEODE/CATRAM (p.49), la desserte de Bourg par desserte directe TGV est exclue, sauf à terme par la branche sud du TGV Rhin-Rhône. En attendant, une amélioration de la desserte TER sur Lyon est envisagée par création de services directs.

Par contre, dans le cadre de la problématique du sillon alpin et du trafic genevois (p.57) l'éventualité d'une LGV Mâcon/Genève est envisagée, auquel cas « aucun basculement de trafic vers le sud n'est maintenu ». Par ailleurs il est dit que l'aménagement de la ligne des Carpates n'enlèverait pas de trafic à Lyon/Turin. Dans la configuration de base Lyon/Montméliant sortie Apremont + LGV Aix/Genève, le trafic prévu à l'horizon 2012 en hypothèse basse (avec tunnel de base et Belledonne) sans itinéraire concurrent est de 13,3 M de voyageurs. Si la LGV Mâcon-Genève se fait, alors une perte de trafic de 900.000 voyageurs est prévue (p.58).

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

Il est clair que le TGV Mâcon/Genève n'est pas sans incidence sur le projet Lyon/Montméliant. Les différentes estimations considèrent que cela détournerait environ un million de voyageurs.

Cependant la situation n'est pas claire : tantôt le sillon alpin et Genève sont pris en compte dans les prévisions, tantôt ce n'est pas le cas. Il manque certainement une analyse plus précise des enjeux des TGV Mâcon-Genève et Rhin-Rhône au regard du Lyon-Turin.

d) Autres éléments de réponse identifiés

Dans l'étude SOFRERAIL 1992 (p. 108), il est fait mention du projet Bourg/Genève mais on ne sait pas s'il a été pris en compte dans les prévisions de Lyon/Turin.

Dans la « Synthèse des perspectives d'aménagement » (DRE), l'analyse menée sur la plaine de l'Ain ne prend pas en compte une éventuelle LGV Genève/Mâcon (p. 2-63).

Dans le « Document d'information sur la liaison ferroviaire transalpine Lyon/Turin », Conseil Régional Rhône-Alpes/Préfecture de Région, 10/04/1997, il est affirmé (p.12), sans autre explication, que : « 1 million de voyageurs sont en liaison avec Genève et ne seraient pas intéressés par la ligne nouvelle si un autre itinéraire leur était plus favorable ». Sans doute faut-il comprendre qu'il s'agit de Genève/Mâcon.

e) Avis d'expert

Il serait souhaitable de clarifier la situation dans les futures estimations, pour autant que l'on sache la probabilité de réalisation du TGV Mâcon/Genève, et qu'un choix soit fait sur la LGV et les shunts dans le sillon alpin. En l'état actuel des études, on ne peut rien dire de clair et définitif sur la question.

Concernant la variante Chambéry Nord, elle a fait l'objet d'estimations de trafic et de comparaison avec les autres variantes. Par contre, la position des grenoblois face à un tel projet n'est pas prise en compte, en particulier dans le cadre du projet complet pour les relations Grenoble/Turin pour lesquelles ils risqueraient d'être quelque peu pénalisés. Par contre, pour les relations Grenoble/Lyon, le raccordement de Saint-André le Gaz à la LGV permettrait de gagner 8 minutes par rapport à la situation actuelle tandis que dans la configuration de base (sortie Apremont) et avec l'électrification de Grenoble/Montmélian, le gain par rapport à la situation actuelle est de 11 minutes.

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

**Question D : « Incidence du choix de la gare sur le nombre de voyageurs?
(Chambéry Nord, Voglan, Montmélian Chignin, Laissaud)»**

Cf. aussi la question F du lot 3 « les impacts du projet » :

« Pertinence économique des gares TGV en rase campagne (Le Creusot-Montchanin, Ablaincourt-Pressoir) ?

a) Explicitation de la question

L'expertise du BETURE sur la Combe de Savoie a porté sur les tracés et non les gares. Quelles incidences sur le trafic attendu selon les différentes hypothèses de gare ? En particulier, comment se positionneront les grenoblois si la gare se fait à Chambéry Nord ?

Que penser des gares éloignées des centres villes, compte tenu en particulier des pertes de temps que cela génère pour s'y rendre et du problème du parking ?

b) Eléments de réponse dans le dossier réglementaire

Dans le dossier « Présentation générale du projet / Dossier de consultation des services de l'Etat », le principe d'une gare en Combe de Savoie est admis en tant que « lieu d'articulation placé au croisement des axes Est-Ouest et Nord-Sud, largement desservi par les nouvelles relations. La Combe de Savoie sera, par ses nombreuses dessertes TER en étoile et en correspondance mais aussi par son réseau routier et autoroutier, un lieu d'échange entre modes ferroviaires ainsi qu'entre mode ferroviaire et routier ». Cependant, il est par ailleurs envisagé que la gare Savoie-Dauphiné puisse être localisée à Chambéry (p.38).

Dans l'étude SEMALY/GEODE/CATRAM (p.45) : « les écarts entre les temps moyens d'accès routiers à chaque site, estimés depuis Grenoble et Chambéry, n'apparaissent pas déterminants », de l'ordre de 5 minutes. Le nombre d'emplois et d'habitants concernés est le même quel que soit le site.

Un classement entre les différentes gares en Combe de Savoie a été effectué (p.46) « sur la base des échanges potentiels réalisables entre les différentes grandes orientations des missions envisagées. Il tient compte de l'origine-destination des missions ainsi que de la perte de temps pour la mission TGV provoquée par l'arrêt à la gare étudiée. Globalement toutes configurations confondues, les sites de Chignin ou de Montmélian permettent les meilleurs compromis ».

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

Aucune prévision de trafic n'a encore été faite en fonction de la localisation de la gare, la SNCF a prévu de le faire ultérieurement. Si cela peut se concevoir au stade actuel pour les différents sites en Combe de Savoie, par contre une implantation à **Chambéry Nord** mériterait dès à présent une analyse spécifique, en particulier sur **les conséquences que cela aurait pour les grenoblois**. Par ailleurs, une réflexion sur les conséquences socio-économiques de l'implantation de la nouvelle gare suivant les différents sites devrait être menée.

d) Autres éléments de réponse identifiés

Dans la « Synthèse des perspectives d'aménagement » (DRE, avril 1997) (p.2-23), une analyse des différents sites possibles de gare en Combe de Savoie (Chignin, Montmélian, Laissaud) est menée sur la base de 4 critères : synergie avec une stratégie de développement local, la gestion des réserves foncières, la qualité de l'intermodalité, la fonctionnalité de la gare. En conclusion, les auteurs estiment que « les avantages relatifs des différents sites n'apparaissent pas suffisamment nets en l'état actuel pour être discriminants dans le choix d'une variante ». Ils attirent l'attention sur une nécessaire stratégie intercommunale pour faire de cette gare « un élément dynamisant du développement économique local », précisant qu'une gare à Chambéry serait plus certainement et rapidement valorisable « du fait des synergies avec les activités existantes en milieu urbain ».

Cette analyse complète en partie le dossier réglementaire. Il reste à tirer la synthèse des différents sites possibles sur la base de critères techniques, financiers et socio-économiques.

e) Avis d'expert

Concernant l'implantation des gares, on ne peut pas dire qu'une gare en centre ville est nécessairement une bonne chose et une gare nouvelle à l'extérieur une mauvaise. Tout dépend des possibilités de complémentarité et d'interconnexion entre les modes ainsi que des logiques d'aménagement urbain.

Il est sûr qu'en cas de gare nouvelle en zone non urbanisée, un schéma directeur devrait être fait mais rien d'obligatoire en la matière n'est prévu.

On ne peut pas trancher définitivement cette question dans la mesure où les liens entre infrastructures (gares en particulier) et développement économique sont incertains, difficilement mesurables quantitativement et qualitativement, elles ne sont en tous cas certainement pas automatiques. Les analyses menées en ce sens (cf. les travaux de Plassard au LET et Burmeister à l'INRETS) n'aboutissent pas à des conclusions définitives.

Si, dans le cas d'une gare nouvelle en Combe de Savoie, certaines hypothèses retiennent des projets en rase campagne, on n'est pas du tout dans une situation comparable aux gares isolées des TGV précédents. La SNCF nous a fourni les fréquentations 1996 de ces gares :

- Vendôme : 210.000
- Ablaincourt-Pressoir : 130.000
- Le Creusot : 480.000

Les projets de gare en Combe de Savoie, localisés en rase campagne (ex. Laissaud), n'ont rien à voir avec les cas cités ci-dessus. Située entre Chambéry (à 10' en voiture) et Grenoble (à moins de 30' du centre ville), appelées à s'inscrire dans la même conurbation à plus ou moins long terme, la Combe de Savoie, déjà desservie par voie autoroutière, est un lieu stratégique de toutes façons, indépendamment du projet de gare TGV. On retiendra la recommandation de la DRE : « La gare Dauphiné-Savoie devrait servir à amorcer la constitution d'une identité forte autour d'un projet territorial partagé ».

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

Question E : « Quelle évolution envisageable de la qualité des services : gains de temps, temps de voyage total - ? »

a) Explicitation de la question

Quelle va être l'évolution de la qualité de service générée par le TGV pour les liaisons intercités et les liaisons (inter)nationales (Paris-Lyon-Turin), compte tenu du phasage éventuel du projet ? La comparaison entre LGV et TGV sur voies existantes a-t-elle été menée ? Quel est le coût de la minute gagnée et combien de minutes gagnées à quel coût social (en intégrant une éventuelle dégradation des dessertes locales) ? Comment apprécier le rapport qualité-prix du futur investissement ?

b) Eléments de réponse dans le dossier

Dans le dossier « Présentation générale du projet / Dossier de consultation des services de l'Etat », le bilan des gains de temps, avec une estimation des coûts en regard, est fait pour les différentes variantes, y compris pour l'aménagement des lignes existantes (p.58).

Au regard de la situation de référence (dont les temps de parcours figurent dans une note à part sur les principaux temps de parcours), on peut reconstituer comme suit le coût d'investissement et calculer le **ratio montant d'investissements/nombre de minutes gagnées**⁷ :

- par amélioration des voies existantes :

Lyon/St-André le Gaz : 2.770 MF pour un gain de 6 minutes (soit 460 MF/mn)

St-André le Gaz/Chambéry : 846 MF pour un gain de 5 minutes (soit 170 MF/mn) + 1.911 MF pour le doublement de la voie afin d'augmenter la capacité (soit 382 MF/mn)

Soit au total, en prenant en compte ce dernier poste dont on ne sait pas s'il est vraiment indispensable : 5.500 MF + 280 MF d'aménagements de la gare de Chambéry, donc au total 5.780 MF pour un gain de 11 minutes entre Lyon et **Chambéry (soit environ 500 MF par minute gagnée)**.

Concernant la desserte de Grenoble, la construction de deux déviations (Rives et Grand-Lemps) permettrait de gagner 19 minutes pour un coût de 2.650 MF (soit 139 MF/mn)

⁷ Nous avons fait les calculs à titre d'exemple et pour faciliter les comparaisons surtout sur la relation Lyon/Chambéry

- par construction de la **LGV Lyon/Montmélian** (sortie Apremont) :

12,4 MdF (y compris l'électrification de Grenoble/Montmélian 700 MF et construction de la gare en Combe de Savoie) pour 26 minutes gagnées entre Lyon/**Chambéry** (soit **477 MF par minute gagnée**)

- par construction de la **LGV Lyon/Montmélian** (sortie Chambéry Nord) :

9,3 MdF pour 28 minutes gagnées entre Lyon/Chambéry, y compris aménagements de la gare de Chambéry (soit **332 MF par minute gagnée**)

- par construction du seul **tunnel de base** :

27 MdF pour un gain d'une heure entre Lyon et Turin (soit 450 MF par minute gagnée).

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

Dans le Dossier de présentation générale ne figurent que les temps de parcours actuels et non ceux de la situation de référence ce qui peut induire en erreur sur les gains de temps liés au projet.

On peut néanmoins considérer que globalement les éléments figurant au dossier permettent de répondre aux questions, à l'exception de l'organisation de la future desserte (horaires, fréquences) qui n'est abordée que sous l'angle des missions des trains (O/D).

d) Autres éléments de réponse identifiés

Dans des fax en date du 28 août et 8 septembre 1997, la SNCF nous a fourni les schémas de desserte envisagés pour quelques relations. On relève que le nombre de trains sur Paris-Annecy, Aix, Chambéry, Grenoble n'évolue guère selon que l'on est en situation de base, de référence ou de projet. Par contre, le nombre de trains avec correspondance diminue pour quasiment disparaître en situation de projet (sauf sur Aix).

Dans le Document d'information de la Préfecture de Région et du Conseil Régional (22/04/1997), on trouve un schéma figurant les gains de temps par grands tronçons de ligne pondérés par les trafics, sans que l'on sache les bases de calcul. Qui plus est, les tronçons de ligne retenus ne correspondent pas aux O/D sur lesquelles on a par ailleurs les temps de parcours ce qui ne permet pas de savoir l'incidence des pondérations.

e) Avis d'expert

Le schéma de desserte qui nous est proposé ne contribue pas à la création d'un « effet fréquence » mais améliore la qualité de service en diminuant les ruptures de charge, sans que l'on sache toutefois en quoi cette amélioration est à mettre spécifiquement au compte du projet.

Le coût de la minute gagnée est bien sûr un argument dont il faut tenir compte : c'est un ratio de productivité des investissements. Cependant cela relève d'une approche strictement monétariste qu'il faut pour le moins pondérer par le nombre de clients concernés car la minute gagnée joue de façon variable sur les augmentations de trafic. Cela a été en partie fait dans le dossier.

On remarque que le coût de la minute gagnée par aménagement des voies existantes est dans l'ensemble supérieur aux cas de construction de ligne nouvelle (on n'oubliera cependant pas que « les coûts d'environnement » ne sont pas comptabilisés). Seule l'amélioration de la desserte de Grenoble fait exception.

Plus généralement, le TGV doit être le moyen pour le ferroviaire de regagner des parts sur le marché des déplacements où il se trouve en concurrence avec la route sur les liaisons régionales et avec l'aérien sur les longues distances. Comment quantifier un tel argument ? L'importance attendue des parts de marché respectives, à plus ou moins court terme, est-elle la seule réponse à prendre en compte ?

Le TGV, c'est aussi un outil d'aménagement du territoire avec des enjeux locaux mais aussi nationaux et internationaux qui, en tant que tel relève de la volonté politique. Il faut reconnaître que les argumentaires en la matière ne sont pas toujours très convaincants.