

2.3. Les principes de configuration

Pour couvrir le champ de dessertes TGV possibles, 3 schémas de configurations possibles sur la partie française du projet ont été envisagées (cf. Schémas ci-après). Dans chacun des cas, la réalisation du tunnel de base franco - italien est considérée comme étant acquise.

D'un point de vue fonctionnel, les familles de configurations ci-après se distinguent essentiellement les unes des autres par des implications différentes en terme :

- de structure d'offre à terme pour la composante voyageurs et/ou la composante fret (fret classique ou service d'autoroute ferroviaire),
- de phasage.

Schéma A : Configuration « Combe Seule »

Elle constitue en fait la configuration de référence du cahier des charges pour l'exécution des études préliminaires et d'avant projet sommaire du projet transalpin.

Schéma B : Configuration « Accès direct au sillon alpin »

Cette famille de configuration peut se décliner sur deux types de configurations à terme. En effet, deux types de variantes locales peuvent être envisagés pour assurer la connexion entre le sillon rhodanien et le nord du sillon alpin en amont du tunnel sous Chartreuse :

- La configuration « Combe + Lépin » ; Cette solution permet la connexion par réutilisation partielle de la ligne existante (à voie unique donc à capacité restreinte de circulation) traversant le massif de l'Épine.
- La configuration « Combe + Bretelle de Chambéry Nord » ; Cette solution permet une connexion à grande vitesse. Elle implique le percement d'un tunnel supplémentaire sous l'Épine.

Schéma C : Configuration « Itinéraire mixte Ambérieu »

Cette configuration vise à mettre en oeuvre un itinéraire fret long à moindre coût le plus rapidement possible mais avec de fortes contraintes d'exploitation pour les TGV et pour le fret. En effet, ce schéma de configuration se prête, dans un premier temps, à une exploitation semi-mixte du tunnel sous Chartreuse : le jour le tunnel est exclusivement affecté au trafic TGV, la nuit, le tunnel est affecté au trafic fret classique et transport combiné.

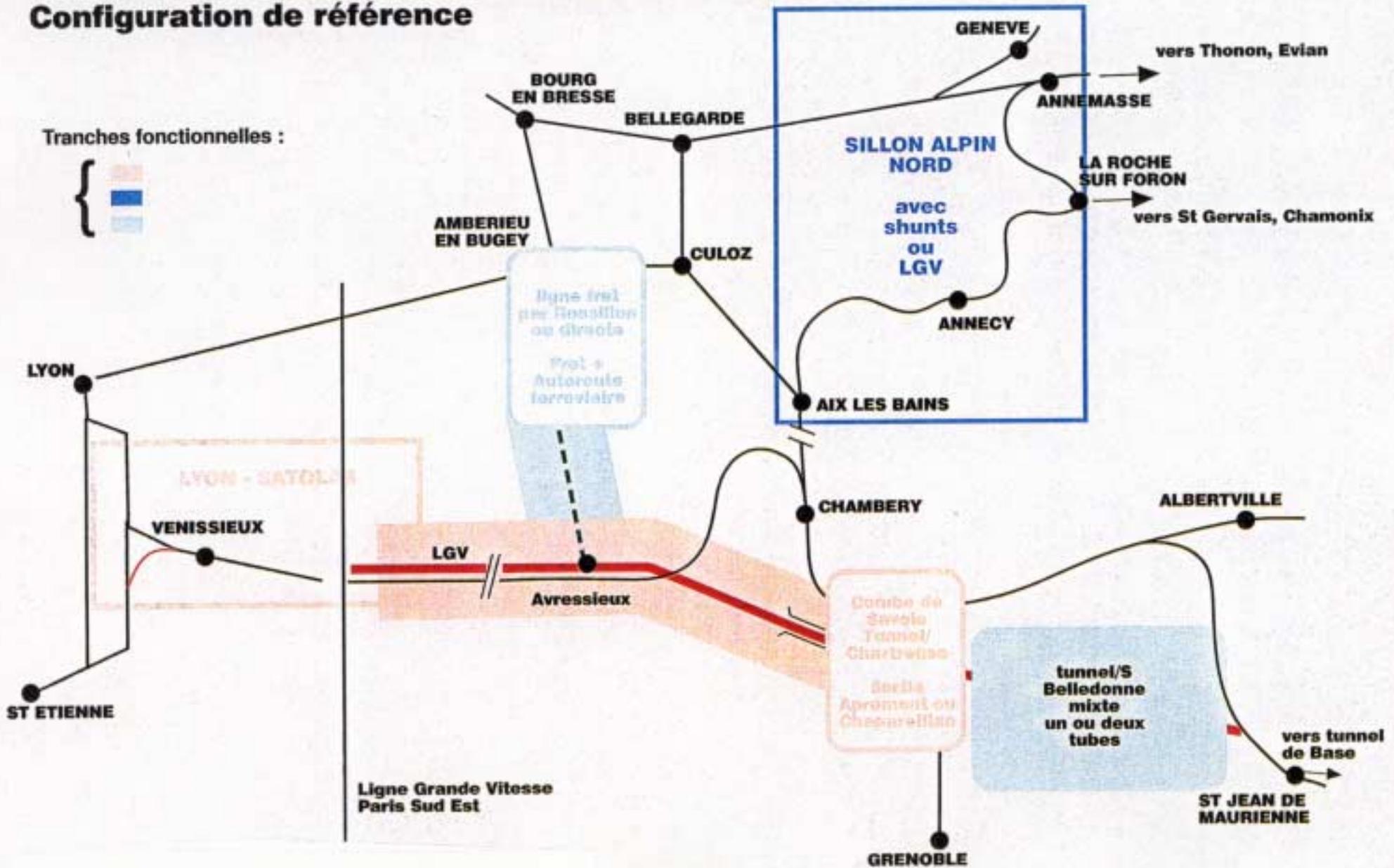
Il est à noter que les performances possibles (notamment en ce qui concerne les temps de parcours et les capacités) de deux configurations issues d'une même famille peuvent varier sensiblement.

Sans préjuger du phasage interne à chaque configuration, l'évolution d'un schéma de configuration vers un autre reste possible. A titre d'exemple :

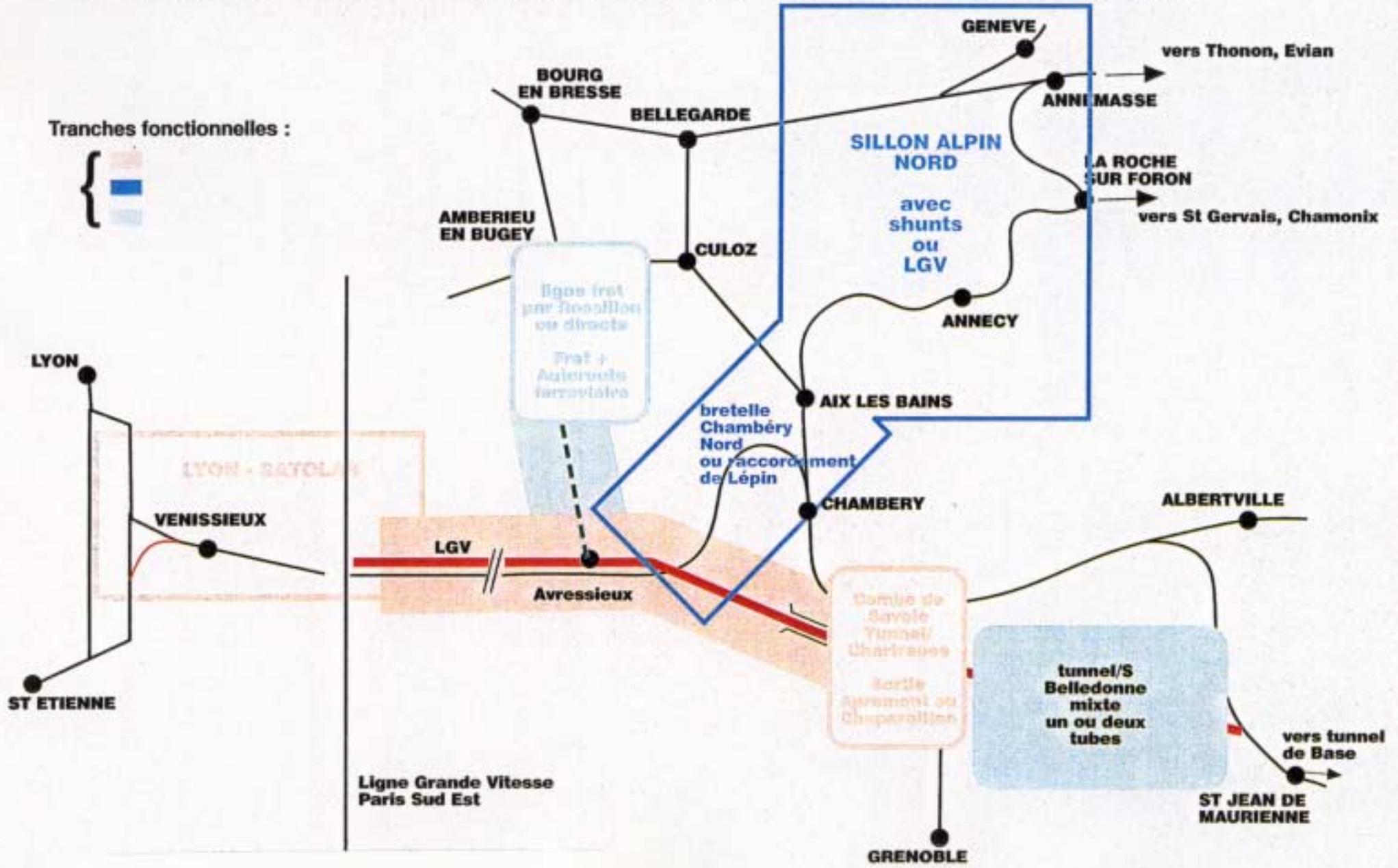
- la configuration « Combe seule » peut évoluer vers une configuration « Combe + Bretelle de Chambéry Nord »
- la configuration « itinéraire semi-mixte Ambérieu » peut évoluer vers la configuration « Combe seule ».

SCHEMA DE CONFIGURATION "COMBE SEULE"

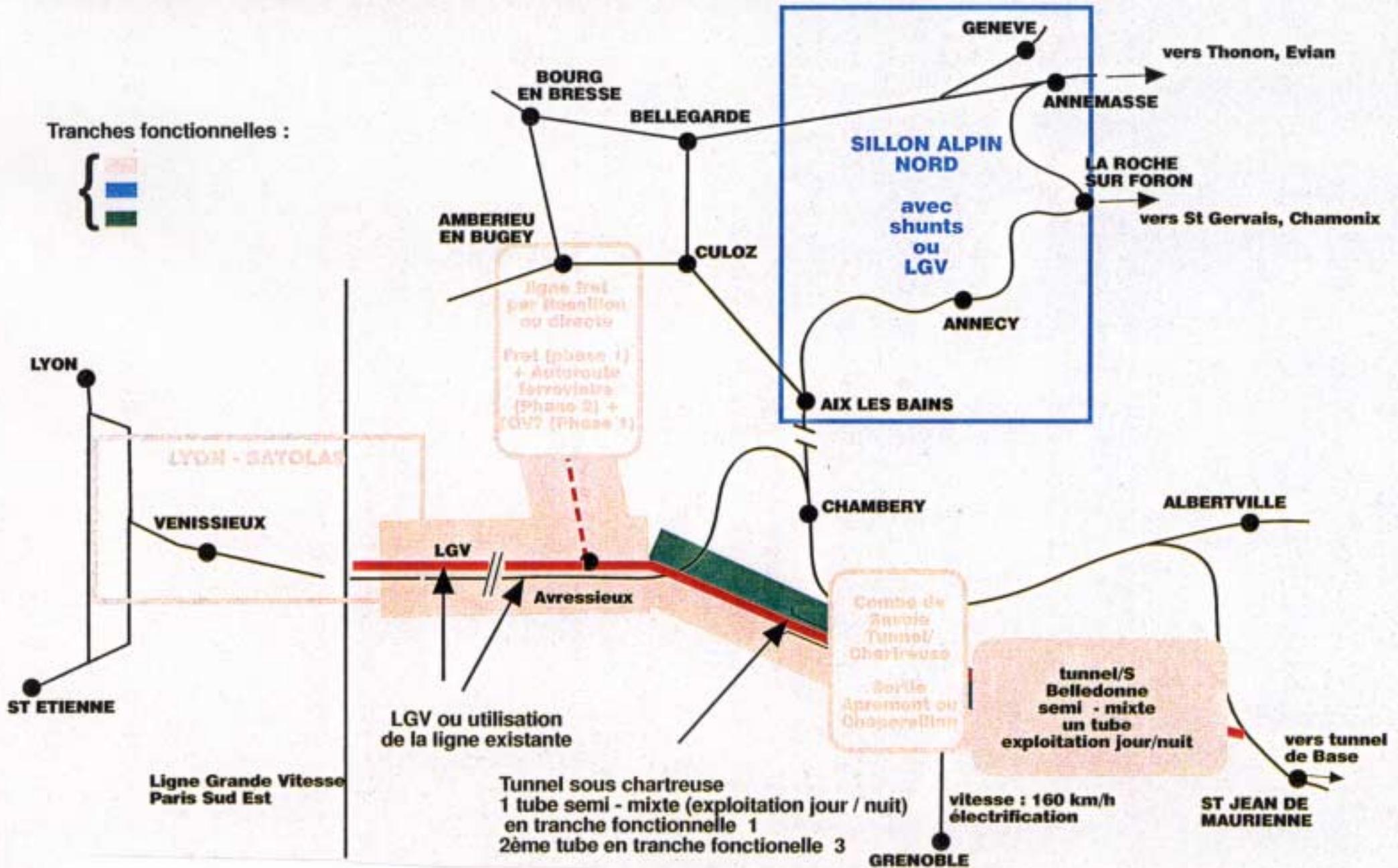
Configuration de référence



SCHEMA DE CONFIGURATION "ACCES DIRECT AU SILLON ALPIN NORD"



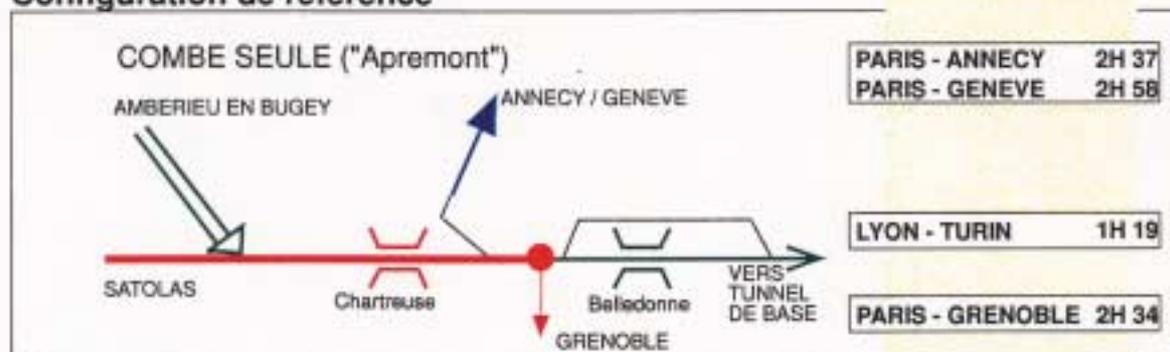
SCHEMA DE CONFIGURATION "ITINERAIRE SEMI - MIXTE AMBERIEU"



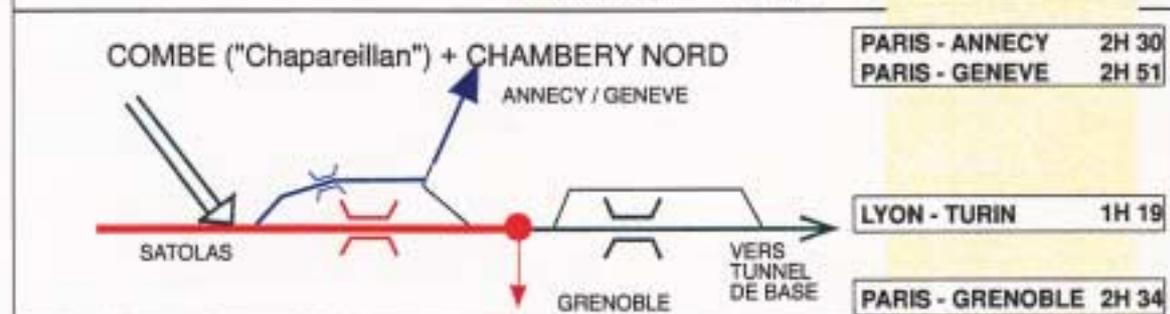
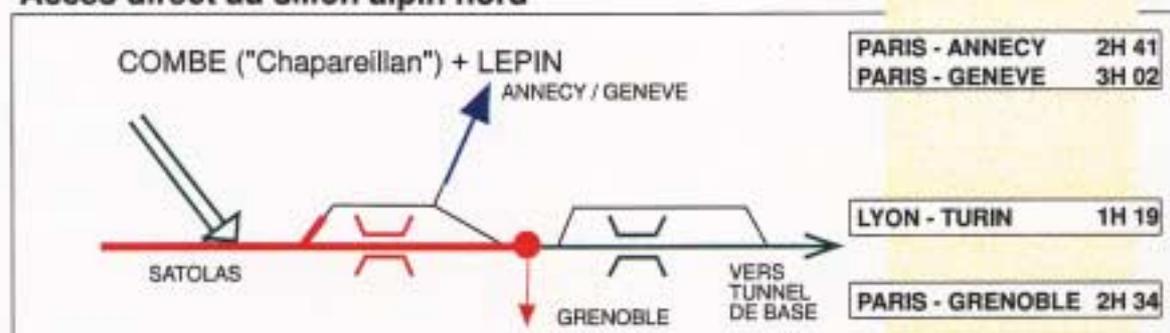
ESTIMATION PROVISOIRE DES TEMPS DE PARCOURS 2010

Sans utilisation de matériel pendulaire

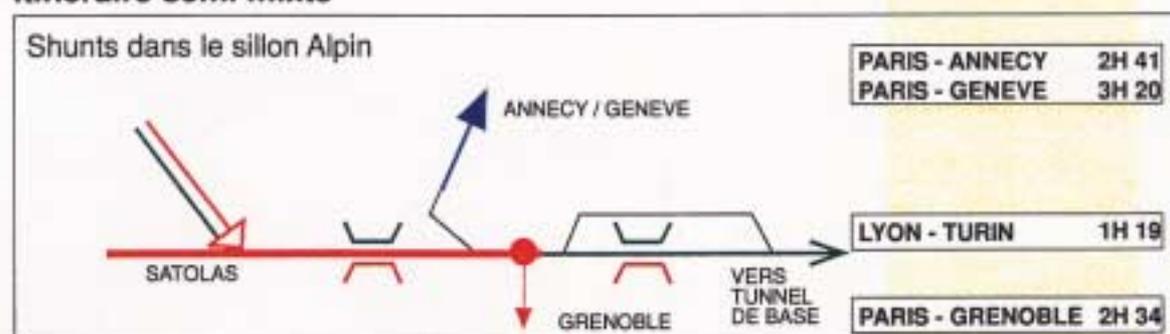
Configuration de référence



Accès direct au sillon alpin nord



Itinéraire semi mixte



Remarque : la modernisation de la ligne des Carpates ferait gagner 25 minutes par rapport au temps de parcours actuel sur le parcours Paris-Genève