

### 3. SCÉNARIOS DE DESSERTE VOYAGEURS

#### 3.1. Principes généraux d'offre

Pour bâtir l'offre et son articulation pour un jour ordinaire de base puis en évaluer les impacts en terme de trafic, on a distingué 4 types d'offre :

- l'offre TGV internationale,
- l'offre TGV nationale,
- l'offre intercités : TERGV,
- l'offre TER prise dans sa fonction de rabattement qui permet à l'ensemble des bassins de vie d'accéder aux TGV et aux TERGV.

Les principes qui ont présidé à l'élaboration des missions sont :

- Au moins un arrêt dans une gare nouvelle de Rhône Alpes<sup>2</sup> (Lyon-Satolas, Savoie Dauphiné ou Rhône Alpes Sud) des missions TGV longues distances.
- Création de missions nationales quotidiennes vers les vallées alpines en vue d'écrêter et de mieux absorber les pointes touristiques.
- Desserte TERGV de Satolas.
- Création d'une véritable desserte intercités interne au sillon alpin.
- Maintien de la qualité des services TER sur ligne classique et adaptation pour la desserte des bassins de vie et leur accès au réseau grande vitesse.

#### 3.2. Les structures générales des missions

L'analyse de flux de déplacements actuels ainsi que les premières simulations de trafic ont permis d'établir la structuration générale des missions TGV, TERGV et TER qui permettraient d'utiliser au mieux les gains de temps autorisés par les nouvelles infrastructures.

##### 3.2.1. Les missions internationales

La structure de ces missions n'est pas modifiée par les différents schémas de configuration possibles à terme.

Lorsque l'ensemble du projet transalpin sera réalisé, le nombre total de relations est compris entre 25 et 35 TGV quotidiens par sens.

<sup>2</sup> Lyon-Satolas, Rhône Alpes Sud ou Savoie Dauphiné dans la mesure où cette dernière serait créée.

Les missions entre Île-de-France et l'Italie seront majoritaires (15 à 25 relations quotidiennes par sens).

Les missions se décomposeront comme suit (cf Schémas de desserte ci-après) :

- Paris - Milan,
- Paris - Gènes,
- Paris - Venise,
- Paris - Rome,
- Lille - Milan,
- Lyon - Milan,
- Bruxelles - Milan,
- Paris - Genève,
- Genève - Milan.

Outre ces missions, des relations de très longues distances ont été envisagées et testées dans l'hypothèse haute de trafic :

- Paris - Naples,
- Barcelone - Rome,
- Bruxelles - Rome,
- Londres - Rome.

### 3.2.2. Les missions nationales

On distingue 6 grands types de missions qui se déclinent de façon différente en fonction du schéma de configuration envisagé. Les missions nationales compteront entre 20 et 30 fréquences TGV quotidiennes par sens.

- Paris - Grenoble,
- Paris - Maurienne,
- Paris - Tarentaise,
- Paris - villes du sillon alpin Nord et Arve,
- Paris - Annemasse - Chablais,
- Sud-France (Marseille / Montpellier) - villes du sillon alpin Nord.

La desserte par relation nationale de Chambéry varie en fonction des variantes locales retenues pour l'articulation des infrastructures entre axe Est - ouest et sillon alpin. A titre d'exemple, avec le schéma de configuration de référence « Combe seule », Chambéry serait essentiellement desservie par les missions Paris - villes du sillon alpin Nord. Avec un schéma de configuration de type « accès direct sillon alpin nord », Chambéry serait plutôt desservie par les missions Paris - Maurienne et Paris - Tarentaise. Cette problématique est développée dans le chapitre « Articulation des offres ».

### 3.2.3. Les missions régionales

- Les missions TERGV

Les missions TERGV intercités utilisant les lignes à grande vitesse ont été définies en fonction des gains de clientèle provoqués par les gains de temps. L'essentiel de l'offre TERGV consiste à rapprocher le sillon rhodanien de la zone alpine et de réaliser d'organiser une véritable offre intercités à l'intérieur de 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.

- Lyon - Grenoble,
- Lyon - villes du sillon alpin Nord et Arve,
- Lyon - Genève,
- Grenoble - Genève,
- Lyon - Maurienne / Tarentaise (selon articulation en Combe de Savoie)
- St Etienne - Grenoble,
- St Etienne - villes du sillon alpin Nord.

A l'instar de l'offre nationale, la desserte régionale à grande vitesse de Chambéry varie en fonction des variantes locales retenues pour l'articulation des infrastructures entre axe Est - ouest et sillon alpin.

- Les TER sur lignes classiques

On envisage enfin, l'adaptation des missions TER existantes sur ligne classique directement concernées par le projet. Cette adaptation 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 (répartition des offres internationales et nationales entre une éventuelle gare nouvelle et/ou Chambéry). Cette problématique est essentielle notamment pour la desserte de la Tarentaise. Les principales missions identifiées sont :

- Chambéry (Dauphiné - Savoie) - Tarentaise,
- Chambéry (Dauphiné - Savoie) - Maurienne,
- Valence / Romans / Grenoble / Savoie Dauphiné / Chambéry / Villes du sillon alpin Nord,
- Grenoble - Chablais,
- Lyon - Grenoble,
- Bourg -en Bresse - Lyon.

### 3.3. L'articulation des offres

Deux points clés conditionnent l'articulation des offres TGV / TERGV / TER en Rhône-Alpes. Il s'agit de :

- La gare d'articulation entre l'axe Est - Ouest et le sillon alpin.
- La gare TGV de Lyon - Satolas,

#### 3.3.1. L'articulation des dessertes en Combe de Savoie

##### 3.3.1.1. La desserte routière de la gare en Combe de Savoie

L'étude porte sur 5 sites compatibles avec les différentes configurations d'infrastructures

- le site de Laissaud ;
- le site de Ste-Hélène-du-Lac;
- le site de Montmélian sud ;
- le site de Chignin ;
- et la gare actuelle de Montmélian.

Les aménagements routiers à réaliser pour optimiser la desserte routière des différents sites sont plus importants pour Laissaud et Ste-Hélène-du-Lac (création d'un nouvel échangeur autoroutier). Ils sont plus réduits dans le cas de Chignin.

Les écarts entre les temps moyens d'accès routiers à chaque site estimés en voiture particulière depuis Chambéry et Grenoble n'apparaissent pas déterminants. Ils varient pour Chambéry de 8 minutes (site de Chignin) à 12 minutes (site de Montmélian sud) et pour Grenoble de 28 minutes (sites de Ste-Hélène-du-Lac et de Laissaud) à 33 minutes (site de Montmélian centre). Les emplois et populations dans la zone d'influence des gares considérées sont du même ordre de grandeur, en supposant qu'un échangeur est créé sur l'A 43 pour desservir directement le site de Ste-Hélène-du-Lac.

##### 3.3.1.2. Choix de la gare d'articulation

(cf. Schémas « Relations et arrêts possibles en gare internationale, perte de temps par type de relations »)

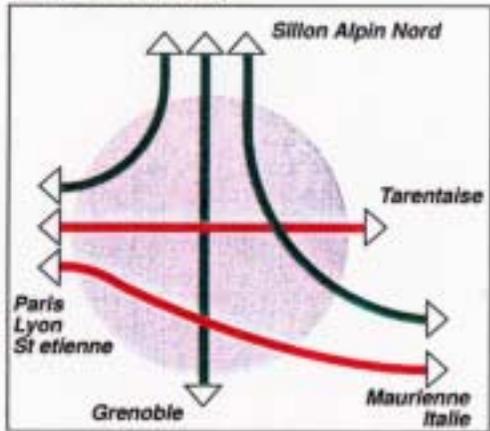
Une analyse des correspondances possibles sur les différentes gares envisageables à l'articulation des axes Est - Ouest et Nord - Sud a été menée de façon à apprécier l'intérêt respectif des gares dans chaque configuration possible à terme et pendant des phases intermédiaires de réalisation.

Un classement a été effectué 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.

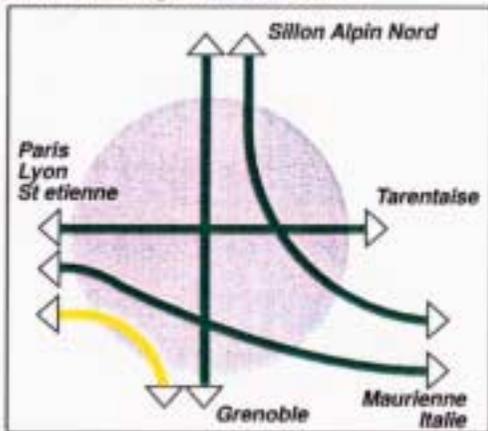
# Relations et arrêts possibles en gare internationale, perte de temps par type de relations

## Sortie Apremont sans Belledonne

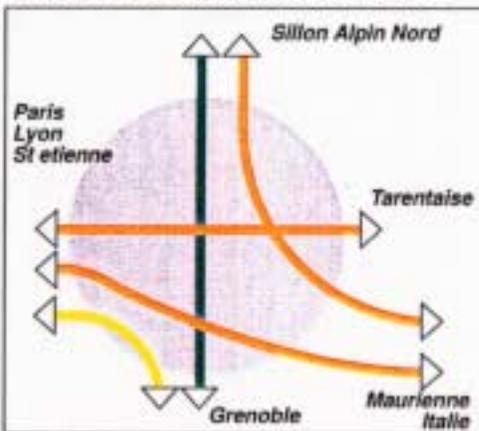
Gare de Chambéry



Gare de Chignin/Montmélian



Gare de Montmélian sud/ste Hélène

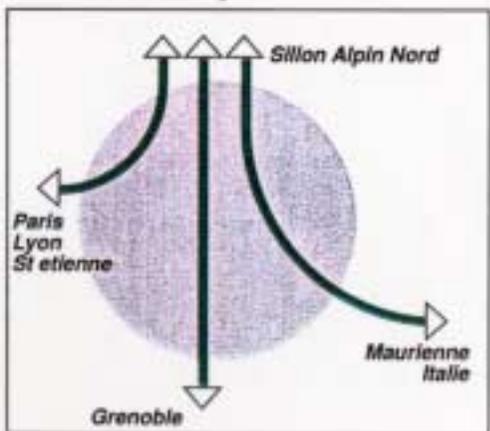


**Légende:**  
perte de temps  
en minutes  
liée à l'arrêt

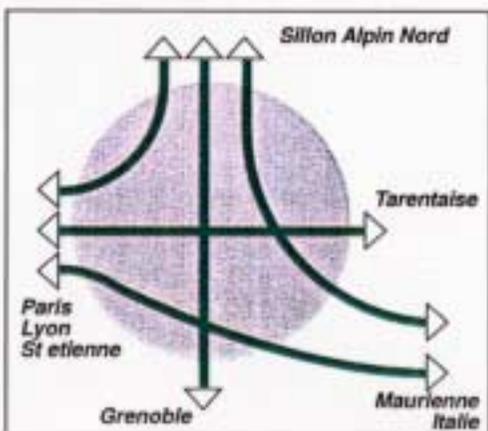
- > 15'
- de 10 à 15'
- de 5 à 10'
- < 5'

## Sortie Chapareillan sans Belledonne

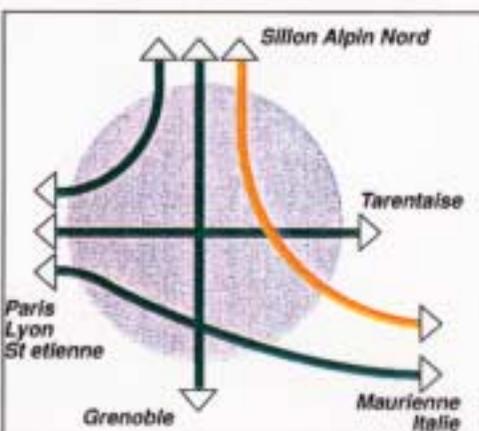
Gare de Chambéry



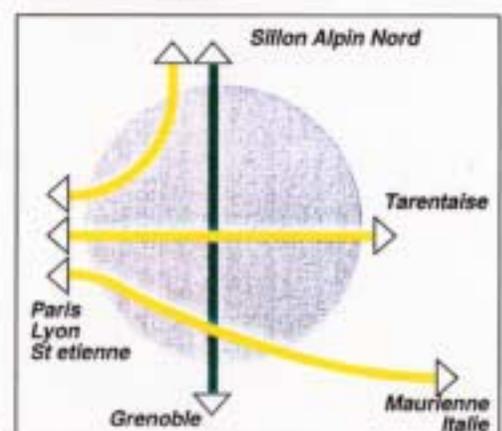
Gare de Montmélian



Gare de Montmélian sud/ste Hélène



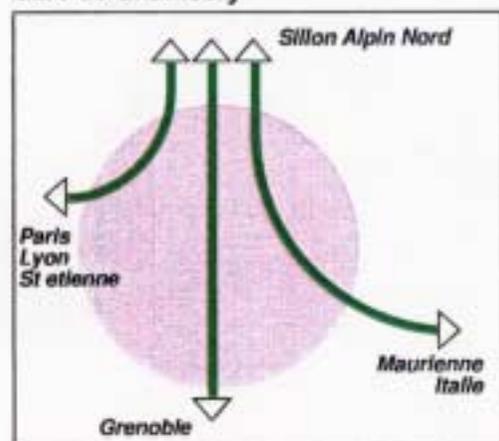
Gare de Laissaud



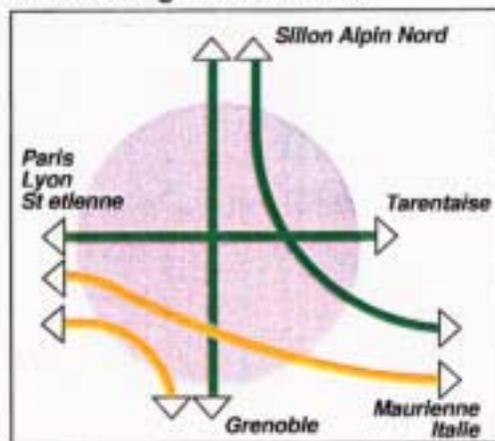
# Relations et arrêts possibles en gare internationale, perte de temps par type de relations

## Sortie Apremont avec Belledonne

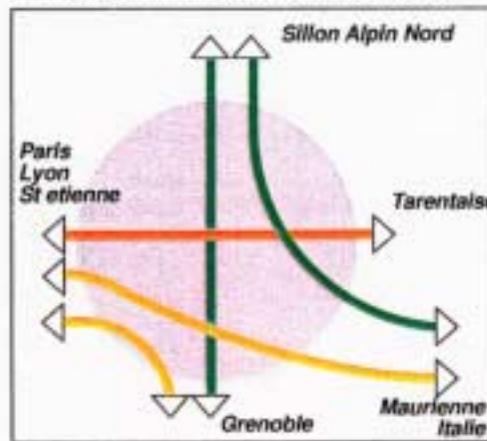
Gare de Chambéry



Gare de Chignin/Montmélián



Gare de Montmélián sud/ste Héléne

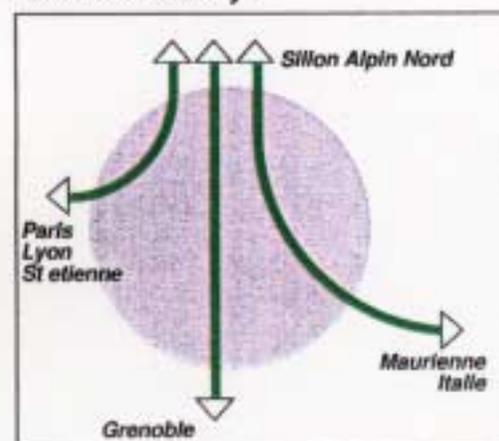


**Légende:**  
 perte de temps  
 en minutes  
 liée à l'arrêt

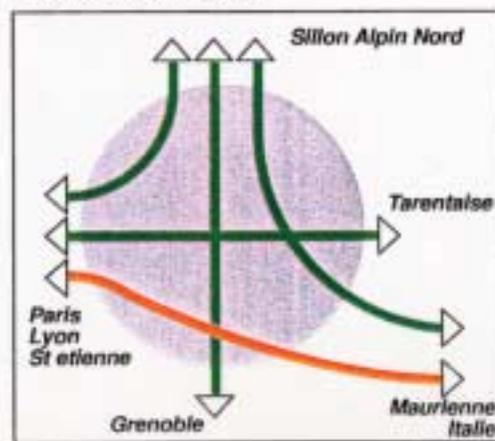
- > 15'
- de 10 à 15'
- de 5 à 10'
- < 5'

## Sortie Chapareillan avec Belledonne

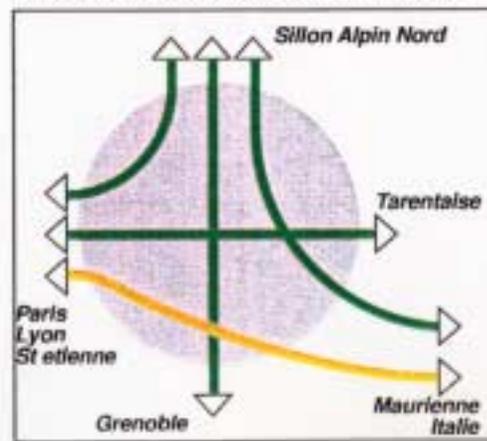
Gare de Chambéry



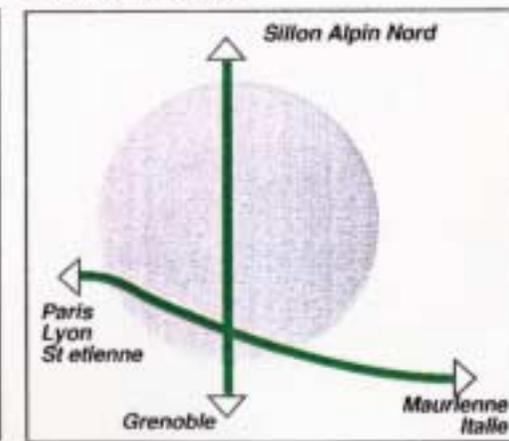
Gare de Montmélián



Gare de Montmélián sud/ste Héléne



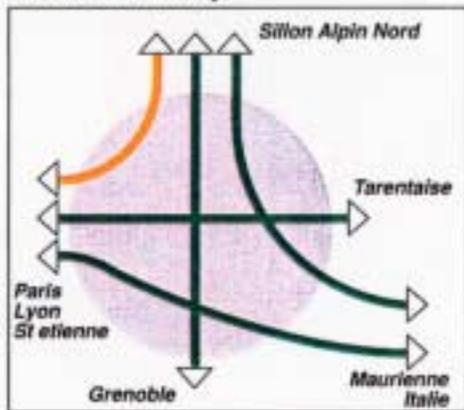
Gare de Laissaud



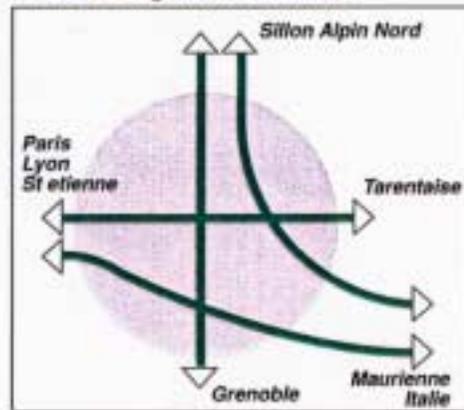
## Relations et arrêts possibles en gare internationale, perte de temps par type de relations

### Lépin seul sans Belledonne

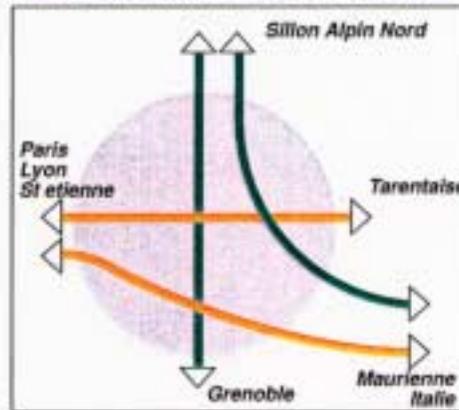
Gare de Chambéry



Gare de Chignin/Montmélian



Gare de Montmélian sud/ste Hélène

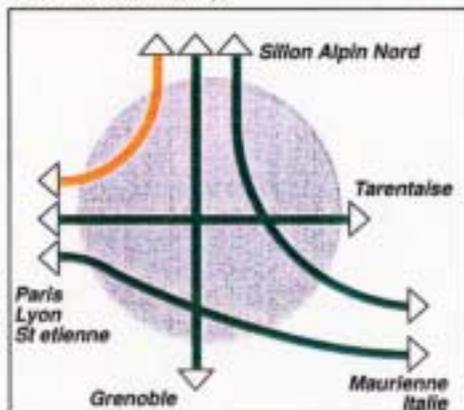


**Légende:**  
perte de temps  
en minutes  
liée à l'arrêt

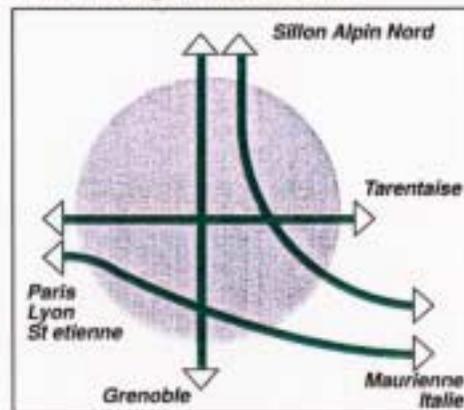
- > 15'
- de 10 à 15'
- de 5 à 10'
- < 5'

### Lépin seul avec Belledonne

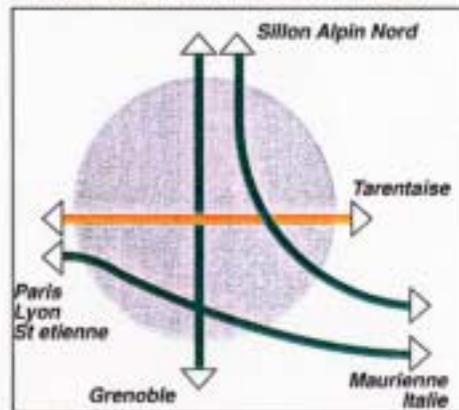
Gare de Chambéry



Gare de Chignin/Montmélian



Gare de Montmélian sud/ste Hélène



L'ensemble des configurations permet des arrêts et des échanges sans forte pénalisations des missions internes (nord - sud) du sillon alpin.

L'orientation la plus discriminantes est celle des mission Nord France / Lyon <--> Tarentaise.

On notera sur les schémas de configuration Combe Seule que la mise en service du tunnel sous Belledonne réduit le rôle de la gare de Chambéry puisque les gains de temps apportés par ce tunnel se verraient annulés par le rebroussement nécessaire jusqu'à Chambéry.

Le tableau ci-dessous reprend l'ensemble des classements :

Configurations	Classement des gares par qualité des échanges potentiels et par configuration			
	Chambéry	Chignin/Mont mélián	Montmélián sud/Ste Hélène	Laissaud
<b>Combe seule sans Belledonne</b>				
Sortie Apremont	3	1	2	-
Sortie Chapareillan	-	1 (gare de Montmélián uniquement)	2	3
<b>Combe seule avec Belledonne</b>				
Sortie Apremont	-	1	2	-
Sortie Chapareillan	-	2 (gare de Montmélián uniquement)	1	3
<b>Accès direct au sillon alpin Sans Belledonne et sans tunnel / Chartreuse</b>				
Lépin / Bret. Chambéry Nord	1	2	3	-
<b>Accès direct au sillon alpin avec Belledonne et sans tunnel / Chartreuse</b>				
Lépin / Bret. Chambéry Nord	1	2	3	-
<b>Accès direct au sillon alpin avec Belledonne et avec tunnel / Chartreuse</b>				
Sortie Apremont	3	1	2	-
Sortie Chapareillan	-	1 (gare de Montmélián uniquement)	2	3

On notera le faible intérêt à terme du site de gare de Laissaud quelle que soit la configuration retenue. De plus, une fois le tunnel sous Belledonne en service, ce dernier site ne permet pas d'effectuer des rabattements satisfaisants vis à vis de la Tarentaise.

Dans une logique de phasage de la configuration « accès direct au sillon alpin nord » (avant mise en service du tunnel sous Belledonne et du tunnel sous Chartreuse), la gare de Chambéry constitue le meilleur site possible d'un point de vue fonctionnel.

Globalement toutes configurations confondues, les sites de Chignin ou de Montmélian, (si l'on peut s'affranchir des problèmes d'insertion et de capacités de la gare actuelle) permettent les meilleurs compromis possibles.

### 3.3.1.3. L'articulation générale des missions en fonction des schémas de configuration

(cf. « Schémas de desserte TGV à l'horizon 2010 » pour les configurations « Combe seule » et « Accès direct au sillon alpin »)

Les schémas de configuration « Combe seule » et « Accès direct au sillon alpin nord » impliquent à terme des structures d'offres différentes en ce qui concerne la desserte de Chambéry.

Le schéma de configuration « Itinéraire semi-mixte » permet à terme la même articulation de l'offre que le schéma de configuration « Combe seule ».

On notera que les configurations de type « Accès direct au sillon alpin » impliquent un partage de l'offre TGV entre Aix-les-Bains, Chambéry et la gare nouvelle de Combe de Savoie. Par conséquent, l'offre classique TER entre Aix, Chambéry, et la gare Dauphiné Savoie devra être renforcée.

### 3.3.2. L'articulation des dessertes autour de Lyon - Satolas

L'offre accessible en gare TGV de Lyon - Satolas pourra répondre à terme à plusieurs fonctions :

- Elle apportera une offre complémentaires TGV longues distances au réseau de villes rhônalpines,
- Elle assurera le pré- et post- acheminement longues distances pour les déplacements intermodaux Air / Fer,
- Elle offrira un mode d'accès rapide à la clientèle de l'aéroport provenant des grandes agglomérations de Rhône-Alpes,
- Elle permettra de développer la complémentarité des offres aériennes avec l'aéroport de Genève Cointrin.
- Elle participera à l'émergence d'un nouveau point d'entrée de l'agglomération lyonnaise en gare de Vénissieux.

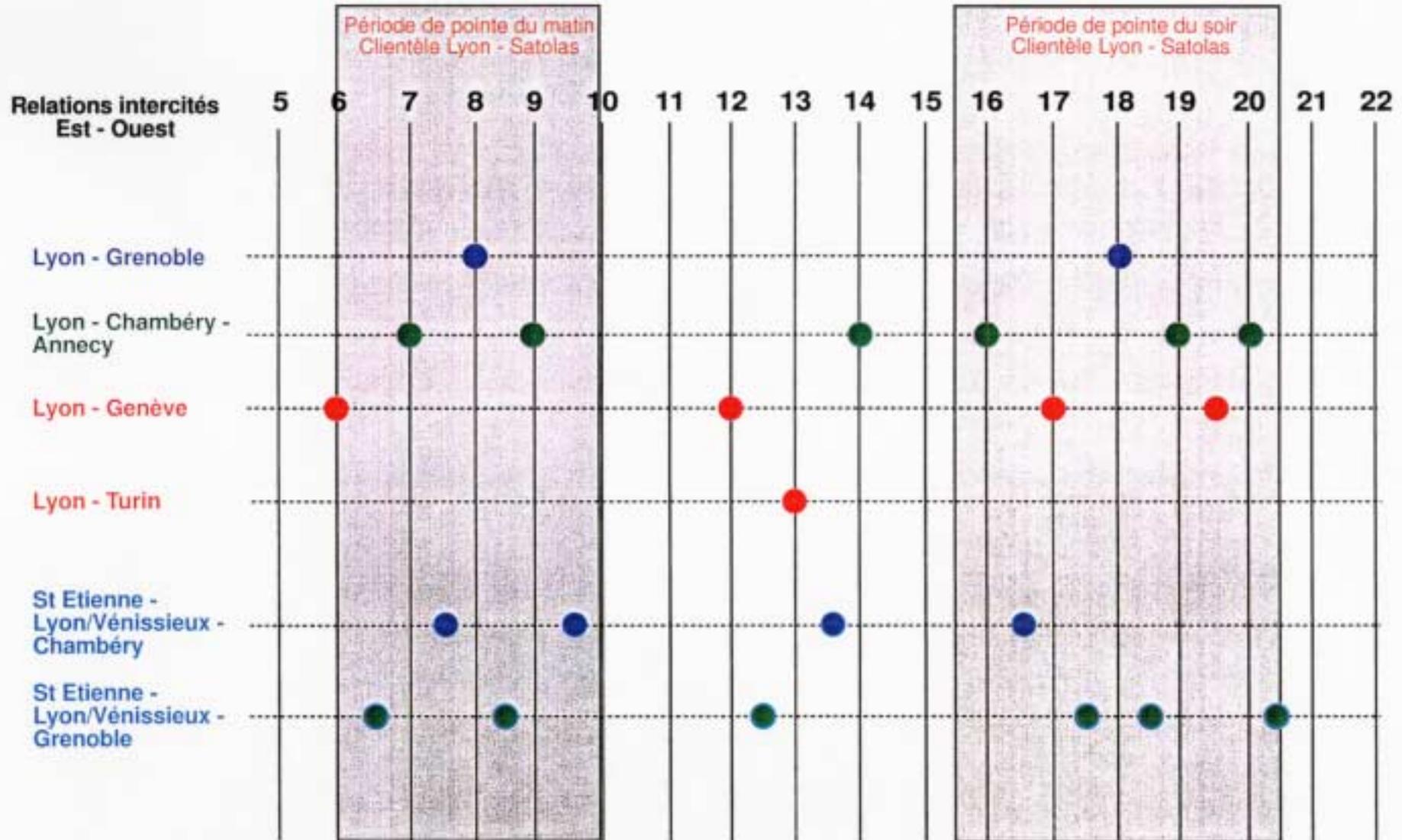
Pour réaliser ces objectifs, on envisage la mise en service des variantes locales suivantes :

- B1 simplifié (cf. Ch 2.2.3),
- Raquette de retournement,
- Raccordement de St Fons.

Rappelons que l'offre proposée ci - après s'inscrit dans une logique de réalisation progressive des infrastructures et de croissance forte du trafic aérien (objectifs CCIL : entre 7 et 14 millions de voyageurs à l'horizon 2015; trafic 1995 : 3,8 millions de voyageurs).

# Exemple d'horaire théorique pour la desserte de Lyon - Satolas à partir des liaisons intercités Est - Ouest

Positionnement des créneaux d'arrêts à l'aéroport



23 TERGV par sens et par jour seraient concernés par la desserte de Lyon- Satolas

- Offre TGV longue distance

Comme indiqué dans les principes généraux d'offres et suite au constat développé dans le diagnostic de l'état actuel, il s'agira de proposer un nombre d'arrêts des TGV en gare de Lyon Satolas véritablement attractif pour la clientèle Rhônalpine. On estime à au moins 20 arrêts quotidiens par sens le seuil de crédibilité d'une offre attractive complémentaire TGV. Ces arrêts concerneront l'ensemble des missions traversant la gare :

- Missions de l'offre Nord Europe/France vers l'Italie,
- Missions de l'offre Sud - Europe/France - Italie (Dans une configuration sans raccordement B1 sud ou B2 sud, l'arrêt devient beaucoup moins pénalisant).
- Missions de l'offre Nord France / Méditerranée,
- Missions de l'offre Nord France / Alpes.

- Offre TERGV intercités

Elle constituera l'armature permettant :

- d'accéder à l'aéroport à partir des principales agglomérations de Rhône-Alpes,
- d'accéder à l'offre complémentaire de TGV longues distances,
- de renforcer la desserte intercités de Rhône-Alpes.

5 types de missions constitueront cette offre :

- Lyon - Grenoble,
- Lyon - Chambéry/Annecy,
- Lyon - Genève,
- St Etienne / Lyon Vénissieux / Grenoble,
- St Etienne / Lyon Vénissieux / Chambéry.

Un exemple d'horaire théorique a été construit afin de vérifier puis d'évaluer les niveaux de services possibles pour accéder à l'aéroport et pour compléter la desserte régionale Est - Ouest (Cf. Schéma « Exemple d'horaire théorique pour la desserte de Lyon-Satolas à partir des liaisons Est - Ouest »).

Ce graphique montre la possibilité d'assurer pour Grenoble, Chambéry, Annecy et St-Etienne, une desserte beaucoup plus performante (en terme de fréquences et de temps de parcours) que celle possibles par les navettes Satobus actuelles.

La desserte proposée permet d'assurer des intervalles d'une heure en périodes de pointe du matin et du soir (pointe de trafic aérien) pour Grenoble, Chambéry et Annecy. Cette offre pouvant être complétée par les arrêts des missions TGV grandes lignes.

Concernant l'agglomération lyonnaise, l'offre proposée se répartit sur deux points d'entrée du réseau ferré : Lyon - Part Dieu et Lyon - Vénissieux. Cette configuration permettant d'assurer des trains toutes les demi-heures en période de pointe au départ ou à destination de Lyon. Cette offre reste cependant limitée en terme de fréquences par rapport à celle assurée par les navettes Satobus :

- 51 aller retour quotidiens Satobus à l'heure actuelle,
- 23 liaisons quotidiennes par sens en TGV ou TERGV.

De ce fait, une offre complémentaire vers Satolas et/ou une liaison rapide entre Part Dieu et Vénissieux semble nécessaire.

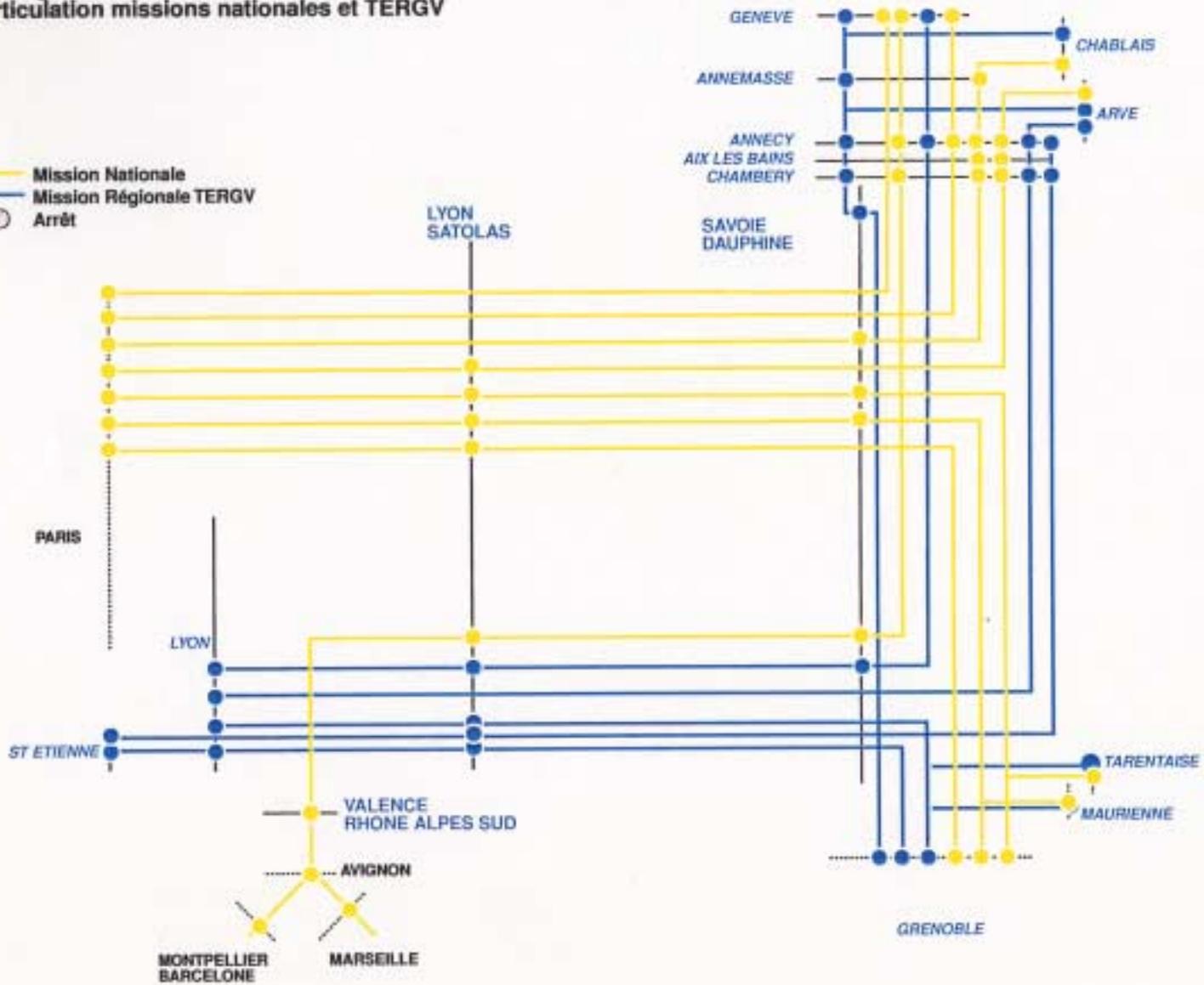
Cependant la construction de cet exemple permet de démontrer la possibilité de cumuler plusieurs fonctions par missions :

- Rabattement vers Satolas
- TERGV intercités,
- Création d'un point d'entrée supplémentaire de l'agglomération lyonnaise directement connecté au réseau urbain (ligne D).

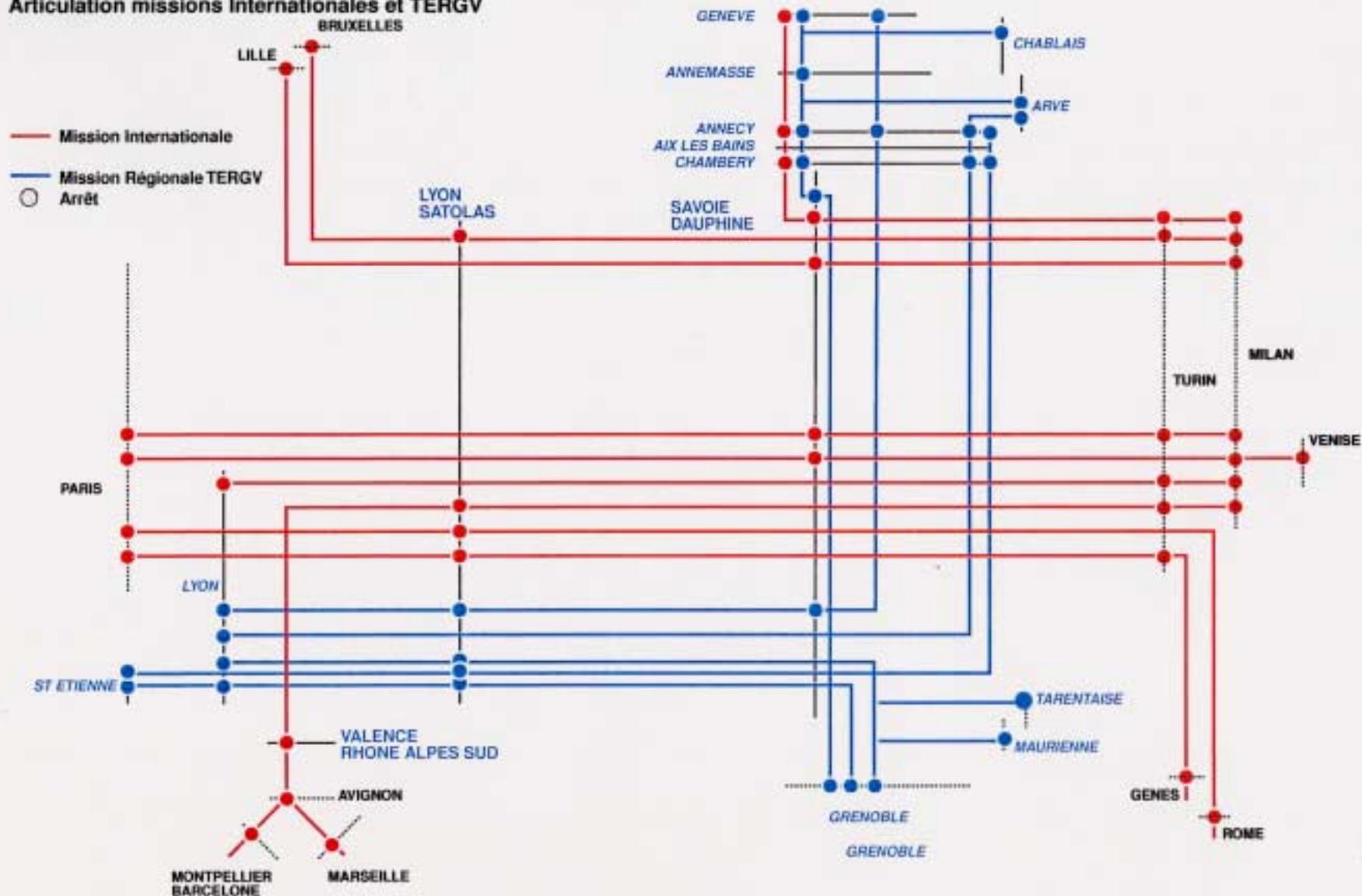
Ce mélange des fonctions apparaît intéressant pour compenser la faiblesse de certains flux intercités tels que les flux entre l'agglomération de St Etienne et celle de Grenoble (environ 10 000 voyageurs par an à l'horizon 2010).

**DESSERTTE TGV A L' HORIZON 2010**  
**Configuration de Référence "Combe Seule"**  
**Articulation missions nationales et TERGV**

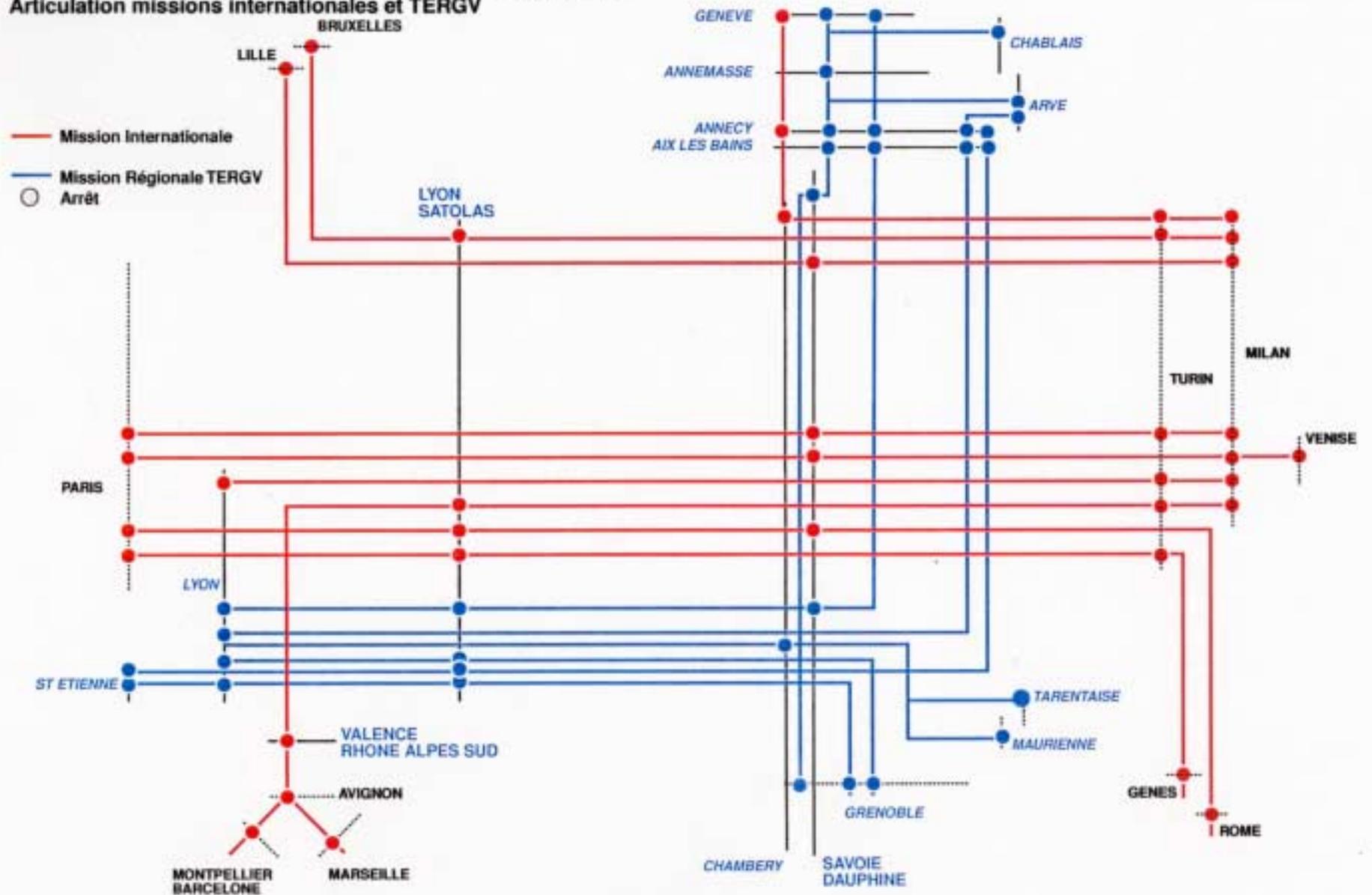
- Mission Nationale
- Mission Régionale TERGV
- Arrêt



**DESSERTTE TGV A L' HORIZON 2010**  
**Configuration de Référence "Combe Seule"**  
**Articulation missions Internationales et TERGV**



**DESSERTTE TGV A L' HORIZON 2010**  
**Configuration de Référence "Accès direct au sillon alpin nord"**  
**Articulation missions internationales et TERGV**



**DESSERTTE TGV A L' HORIZON 2010**  
**Configuration de Référence "Accès direct au sillon alpin nord"**  
**Articulation missions nationales et TERGV**

