

## 3.4. Les trafics

### 3.4.1. Les hypothèses

#### 3.4.1.1. Quelques précisions méthodologiques

Les estimations de trafic (cf. tableaux ci-après) reposent à la fois sur deux méthodologies distinctes et deux jeux d'hypothèses contrastées en matière d'offre et d'évolution socio-économique.

Les perspectives de trafics internationaux et nationaux aux horizons 2005-2007 et 2010-2012 ont été estimées à partir de deux projections réalisées par la SNCF. Ces deux projections sont le résultat d'un jeu d'hypothèses basses et d'un jeu d'hypothèses hautes en matière d'offre.

Les projections de trafic régional ont été estimées par une modélisation spécifique. Les hypothèses d'évolution socio économiques prises en compte ont été élaborées par SEEE. Elles sont en cohérence avec les hypothèses utilisées pour les estimations longues distances.

Les hypothèses d'évolution du trafic aérien à l'horizon 2015 correspondent à celles développées par la Chambre de Commerce et d'Industries de Lyon. A cet horizon, la CCIL espère un trafic aérien annuel compris entre 7 et 14 millions de voyageurs. Les hypothèses de répartition modale pour l'accès à l'aéroport ont été faites par analogie sur la base des observations faites sur plusieurs dessertes d'aéroports européens. Etant donnée l'imprécision concernant la répartition actuelle de la clientèle de l'aéroport par agglomérations, deux hypothèses concernant le trafic aérien et le choix modal ont été formulées. Ces deux hypothèses conduisent à :

- une hypothèse basse, sur la base d'un trafic aérien de 7 millions de voyageurs et de l'hypothèse basse de répartition par agglomération.
- une hypothèse haute, sur la base d'un trafic aérien de 14 millions de voyageurs et de l'hypothèse haute de répartition par agglomération.

Les résultats présentés ci-après sur le trafic lié à Lyon-Satolas sont les moyennes des hypothèses haute et basse.

### 3.4.1.2. Les horizons d'études

A l'horizon 2005-2007, on a considéré les sections réalisées suivantes :

- Lyon - Montmélian,
- le tunnel de base franco - italien,
- la partie italienne Turin - Milan.

A l'horizon 2010 - 2012, on a considéré que l'ensemble du projet transalpin était réalisé.

Sans préjuger du phasage, ces horizons d'études seront à affiner voire à modifier en fonction des approches techniques et financière en cours.

### 3.4.2. Les résultats généraux

Les résultats présentés ci-après concernent la configuration de référence « Combe seule sortie Apremont ». (Cf. Schémas « trafic annuels pour la configuration de référence »).

L'hypothèse basse fait apparaître un niveau de trafic environ deux fois supérieur à la situation actuelle. L'hypothèse haute, optimiste, fait apparaître un triplement du niveau de trafic actuel.

On notera que dès la mise en service du tunnel de base, le trafic international devient prépondérant. **Le tunnel de base conditionne donc près de la moitié du trafic.**

Le trafic TERGV constitue environ 8% du trafic à terme. Si l'on prend en compte la part des flux intercités restant sur ligne classique, le trafic régional maintient son poids relatif par rapport aux autres trafics quelle que soit l'hypothèse retenue. Il est à noter que ce maintien est dû à l'utilisation des infrastructures nouvelle dans le sillon alpin conjuguées avec l'utilisation de la section nouvelle Lyon-Montmélian.

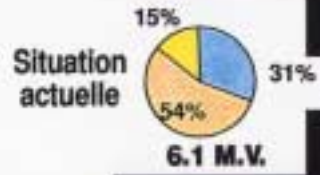
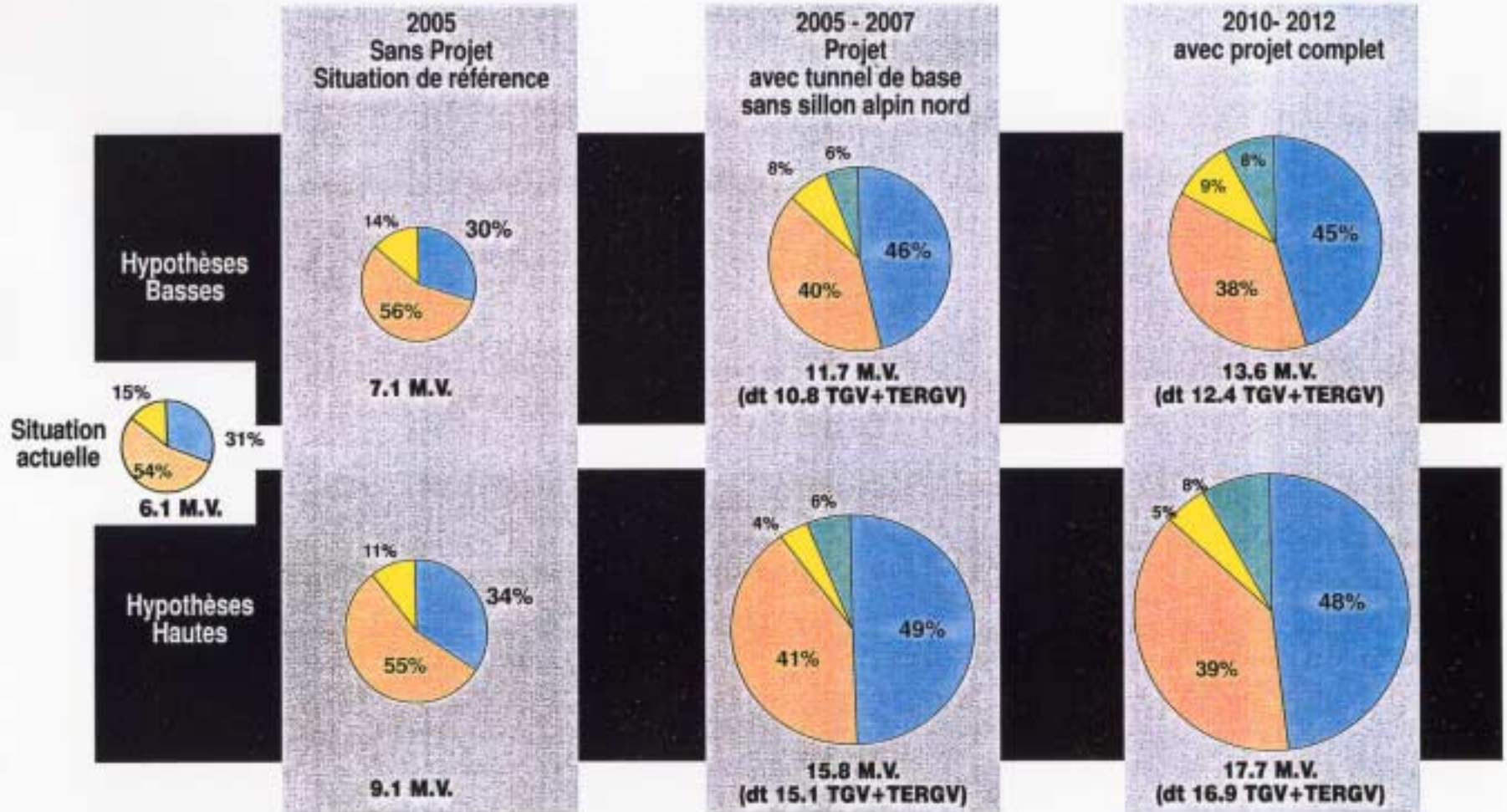
Si l'on compare les résultats de trafics entre les différentes configurations (Cf. « Résultats provisoires de trafics 2010 - 2012 TGV + TERGV »), on note que l'effet « tunnel de base » gomme largement les différences entre les configurations.

En effet, à l'horizon 2010, on envisage les mêmes temps de parcours pour les relations vers l'Italie pour toutes les configurations.

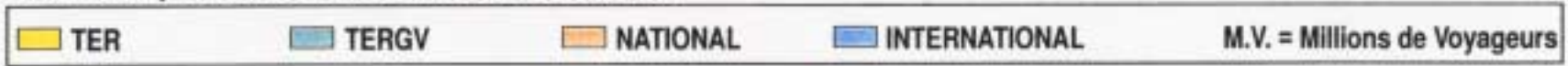
Par ailleurs, les trafics Combe + Lépin et Combe seule sont du même ordre de grandeur. Dans les deux cas, le basculement du trafic Paris - Genève (environ 1 million de voyageurs à l'horizon 2010) sur cet itinéraire sud est possible dès la réalisation du tronçon Annecy - Genève à grande vitesse.

On notera cependant que le passage par Lépin le Lac des TGV Paris - Genève ne nécessite pas l'utilisation du tunnel sous Chartreuse. **Le tunnel sous Chartreuse, bien que nécessaire à la desserte de Grenoble, ne donne son plein effet qu'avec la mise en service du tunnel de base.**

# TRAFICS ANNUELS POUR LA CONFIGURATION DE REFERENCE " Sortie Apremont " (sans trafic Paris - Genève)



Document provisoire et non diffusable - 9/07/96



**RESULTATS PROVISOIRES DE TRAFICS 2010 - 2012 TGV+TERGV  
(en Millions de voyageurs)**

	Hypothèse Basse	Hypothèse Haute
<p><b>Configuration de référence</b></p> <p>COMBE SEULE ("Apremont") AMBERIEU EN BUGEY SATOLAS Chartreuse ANNECY / GENEVE Belledonne VERS TUNNEL DE BASE GRENOBLE</p>	13.3	18.3
<p><b>Accès direct au sillon alpin nord</b></p> <p>COMBE ("Chapareillan") + LEPIN SATOLAS ANNECY / GENEVE GRENOBLE VERS TUNNEL DE BASE</p> <p>COMBE ("Chapareillan") + CHAMBERY NORD SATOLAS ANNECY / GENEVE GRENOBLE VERS TUNNEL DE BASE</p>	13.3 12.4	18.3 16.9
<p><b>Itinéraire semi mixte</b></p> <p>Shunts dans le sillon Alpin</p> <p>SATOLAS ANNECY / GENEVE GRENOBLE VERS TUNNEL DE BASE</p>	13.0 12.2	17.9 16.7

Si passage par la ligne des Carpates aménagée :

### 3.4.3. Le trafic lié à Lyon - Satolas

(Cf. Schéma : « moyenne des estimations des principaux flux annuels régionaux 2015, tous modes et fer en provenance ou à destination de Lyon - Satolas »)

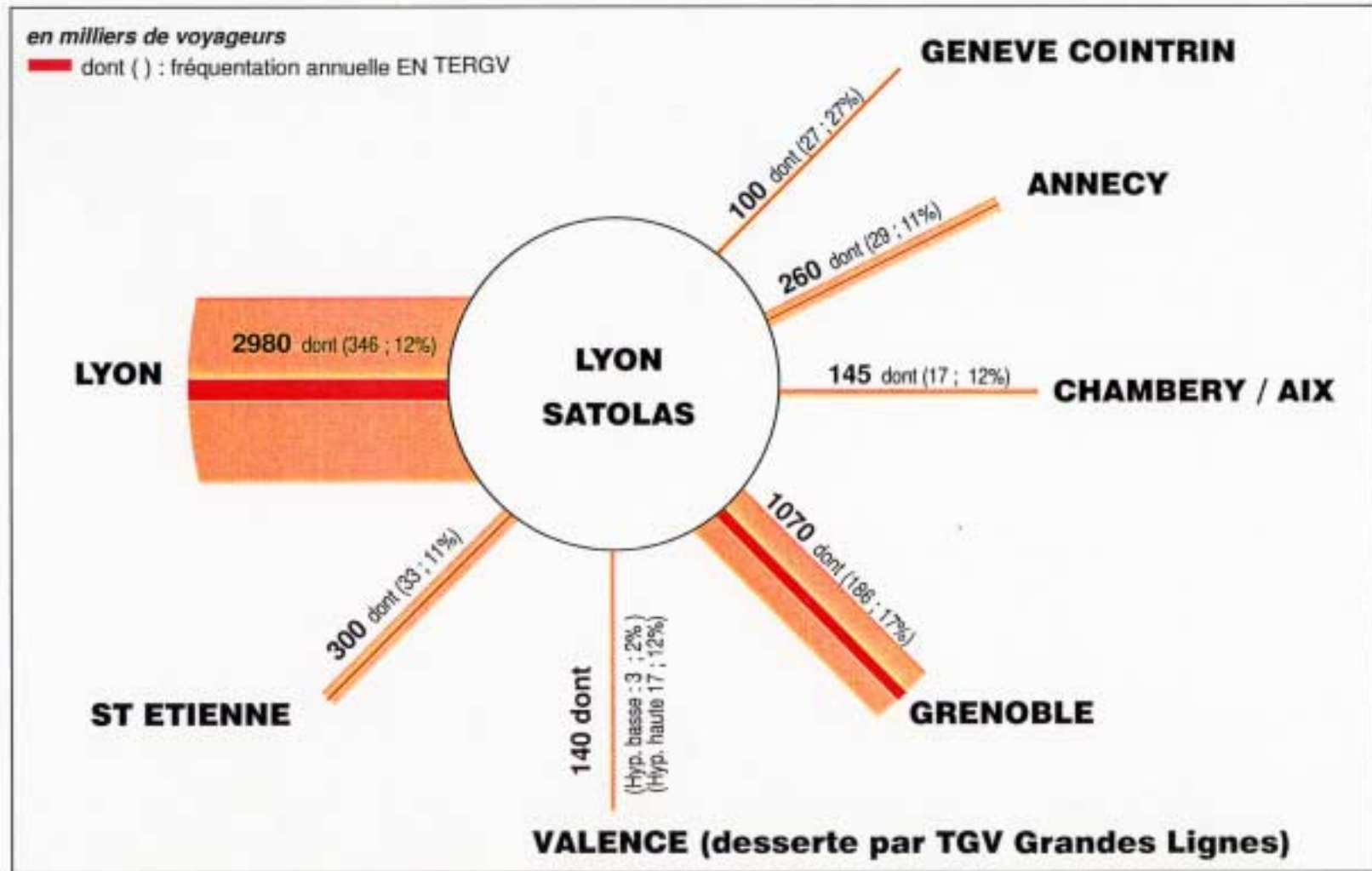
La moyenne des estimations de trafic régional lié à la desserte de Lyon - Satolas est d'environ 650 000 voyageurs par an soit environ 6% de part de marché du pré- ou post acheminement vers l'air (si l'on prend comme base de trafic aérien annuel à l'horizon 2015 la moyenne des hypothèses haute et basse de la CCIL soit 10,5 millions de voyageurs). Cette part de marché, relativement faible, s'explique essentiellement par la difficulté de mettre en place une offre très attractive à partir de Lyon. A l'opposé, les villes du sillon alpin bénéficient sensiblement de cette amélioration de la desserte.

Cette estimation ne prend pas en compte un éventuel effet réseau lié à la constitution d'une véritable offre TGV longue distance complémentaire à celles offertes dans les gares centrales des agglomérations Rhônalpines.

Par ailleurs, les charges de trafic sur la liaison entre St Etienne et les Alpes restent relativement modestes (157 000 voyageurs par an entre St Etienne et Vénissieux). Cette charge est obtenue grâce à la desserte en cabotage qui offre un nouveau point d'entrée à l'agglomération lyonnaise.

L'utilisation du tronçon St Etienne-Vénissieux pourrait être enrichie par la création de mission Paris - St Etienne via Satolas. Outre une plus grande fréquentation des circulations sur le tronçon, cette solution constitue une opportunité pour le renforcement de l'offre TGV longues distances de Satolas.

## Moyenne des estimations des principaux flux annuels régionaux 2015 tous modes et fer en provenance ou à destination de Lyon - Satolas



## Charge annuelle de la relation TERGV ST ETIENNE - LYON / VENISSIEUX - SATOLAS - SILLON ALPIN

*Moyenne des hypothèses basses et hautes 2015 en milliers de voyageurs*

