

6.4. L'offre en configuration Chambéry sud + shunts

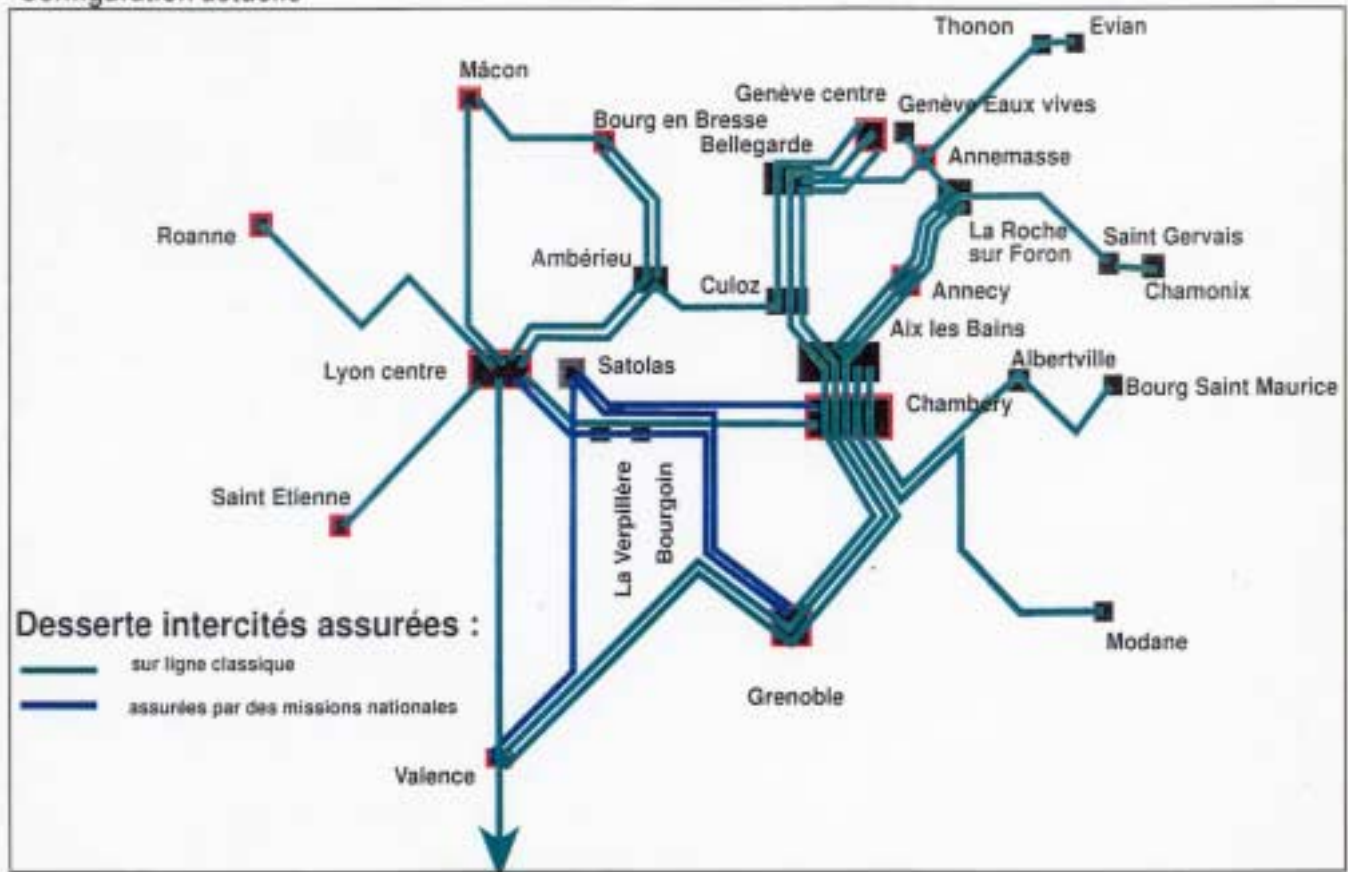
Figure 27 : Evolution des missions intercités pour la configuration Chambéry Sud + shunts

Idem Configuration « Apremont complet + Shunts »

Seuls sont modifiés les itinéraires Paris / Grenoble et Lyon / Grenoble. La configuration implique pour ces liaisons un passage par le raccordement de St-André-le-Gaz. Cette modification d'itinéraire ne change pas la nature des missions proposées. Pour chaque mission, les enchaînements des gares desservies demeurent identiques à celles proposées en configuration « Apremont complet + shunts ».

Fig. 27. : Evolution des missions intercités

Configuration actuelle



PROPOSITION D'ORGANISATION DES PRINCIPALES RELATIONS INTERCITES

Configuration Chambéry sud + Shunts



6.5. L'offre en configuration Chambéry Nord + shunts

(cf. Figures 28 à 30)

La principale modification est liée à la desserte de Chambéry depuis Paris ou depuis Lyon. Pour ces deux directions, Chambéry ne se situe plus sur des missions pouvant être prolongées jusqu'à Annecy.

En ce qui concerne la desserte vis à vis de Paris, on propose de desservir Chambéry par les missions internationales ce qui permet d'assurer un niveau de fréquence identique à celui des autres configurations.

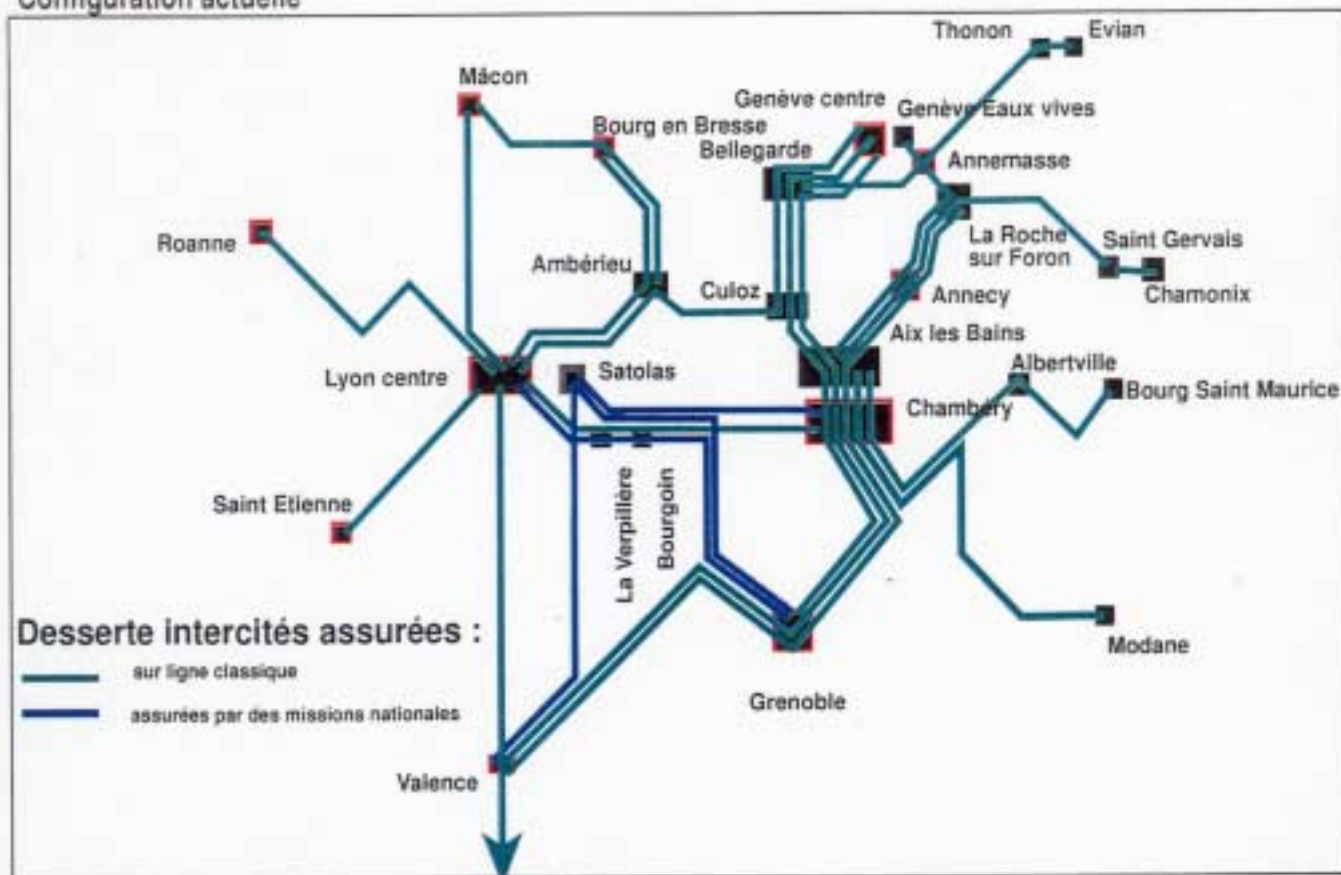
En ce qui concerne les liaisons avec Lyon, deux solutions ont été testées :

- Organisation de correspondances à Aix-les-Bains (solution S1)
- Création de quelques missions directes Lyon Chambéry Maurienne/Tarentaise (solution S2).

En terme de trafic la solution 1 s'est avérée légèrement plus porteuse (cf. Chapitre 4).

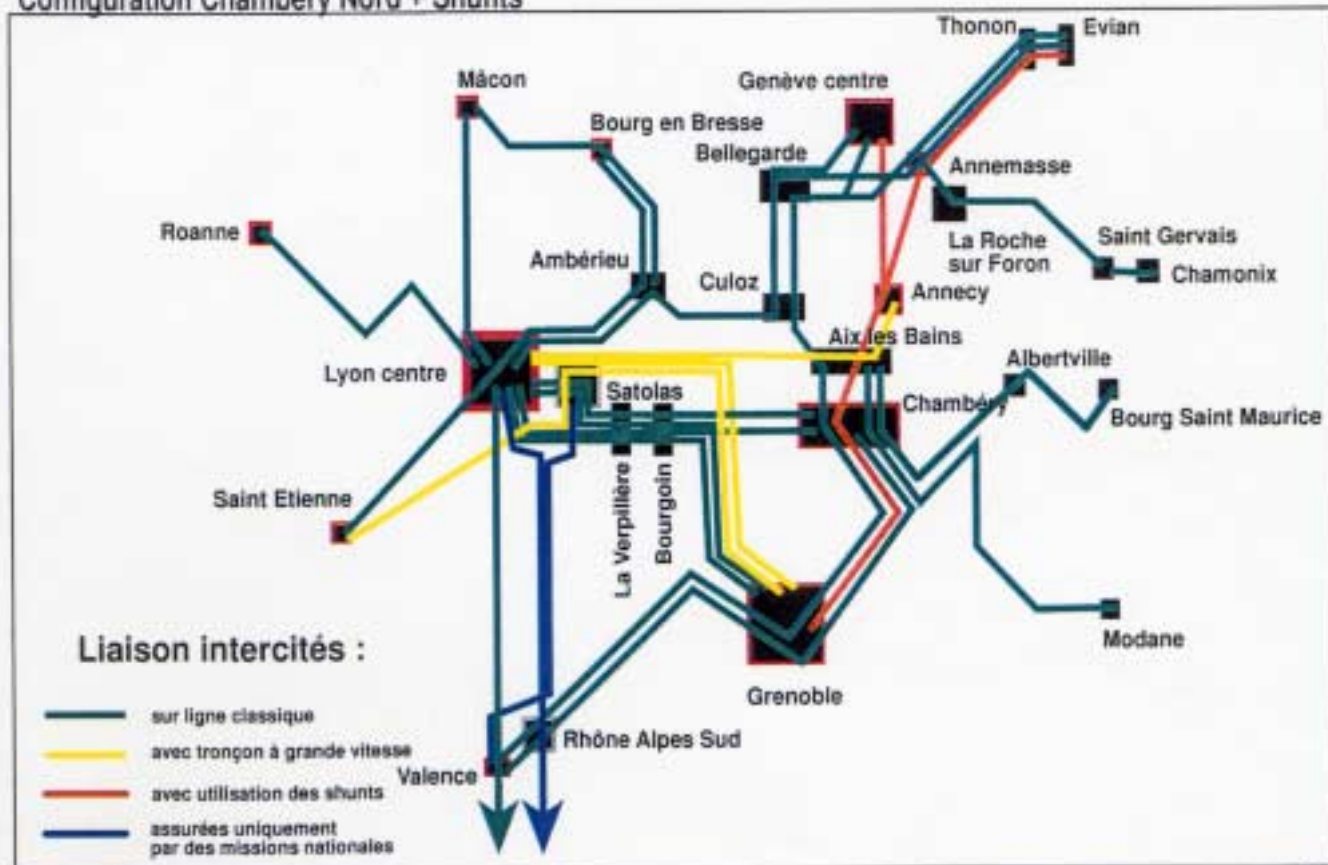
Fig. 29. : Evolution des missions intercités

Configuration actuelle



PROPOSITION D'ORGANISATION DES PRINCIPALES RELATIONS INTERCITES

Configuration Chambéry Nord + Shunts



6.6. L'offre en configuration « Apremont complet + L.G.V. + Haut Bugey »

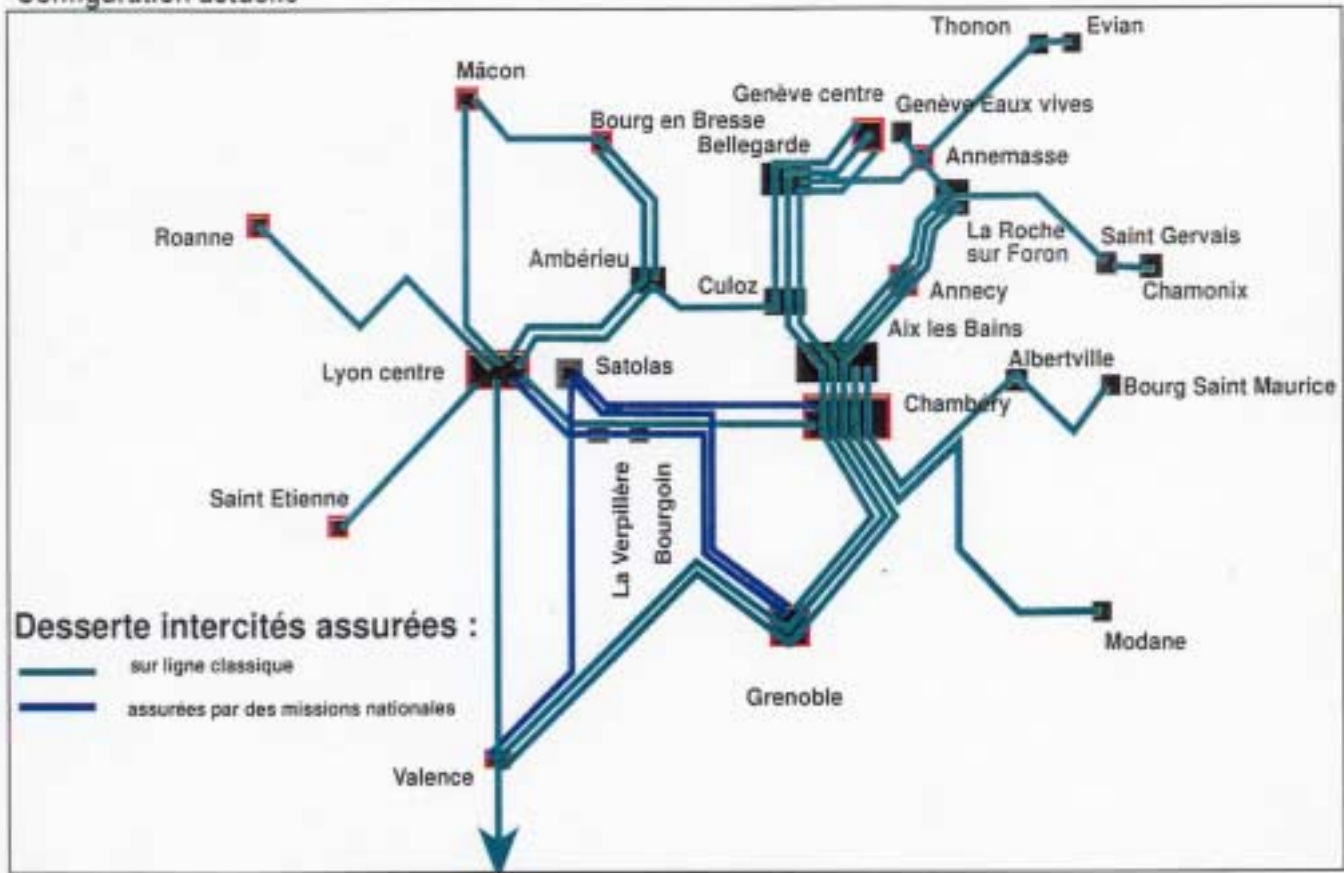
(cf. Figures 31 à 33)

Le basculement de l'itinéraire Lyon - Genève par le sud (via Annecy) permet de desservir depuis Lyon l'ensemble des pôles du sillon alpin nord par le biais d'un seul type de mission [Lyon (Satolas) Chambéry Aix Annecy Genève Annemasse].

La ligne du Haut Bugey permet de maintenir deux itinéraires performants vers le genevois depuis Paris. Il permet de jouer sur la complémentarité des deux itinéraires en assurant à Bourg en Bresse une desserte nationale toujours aussi bonne.

Fig. 32. : Evolution des missions intercités

Configuration actuelle

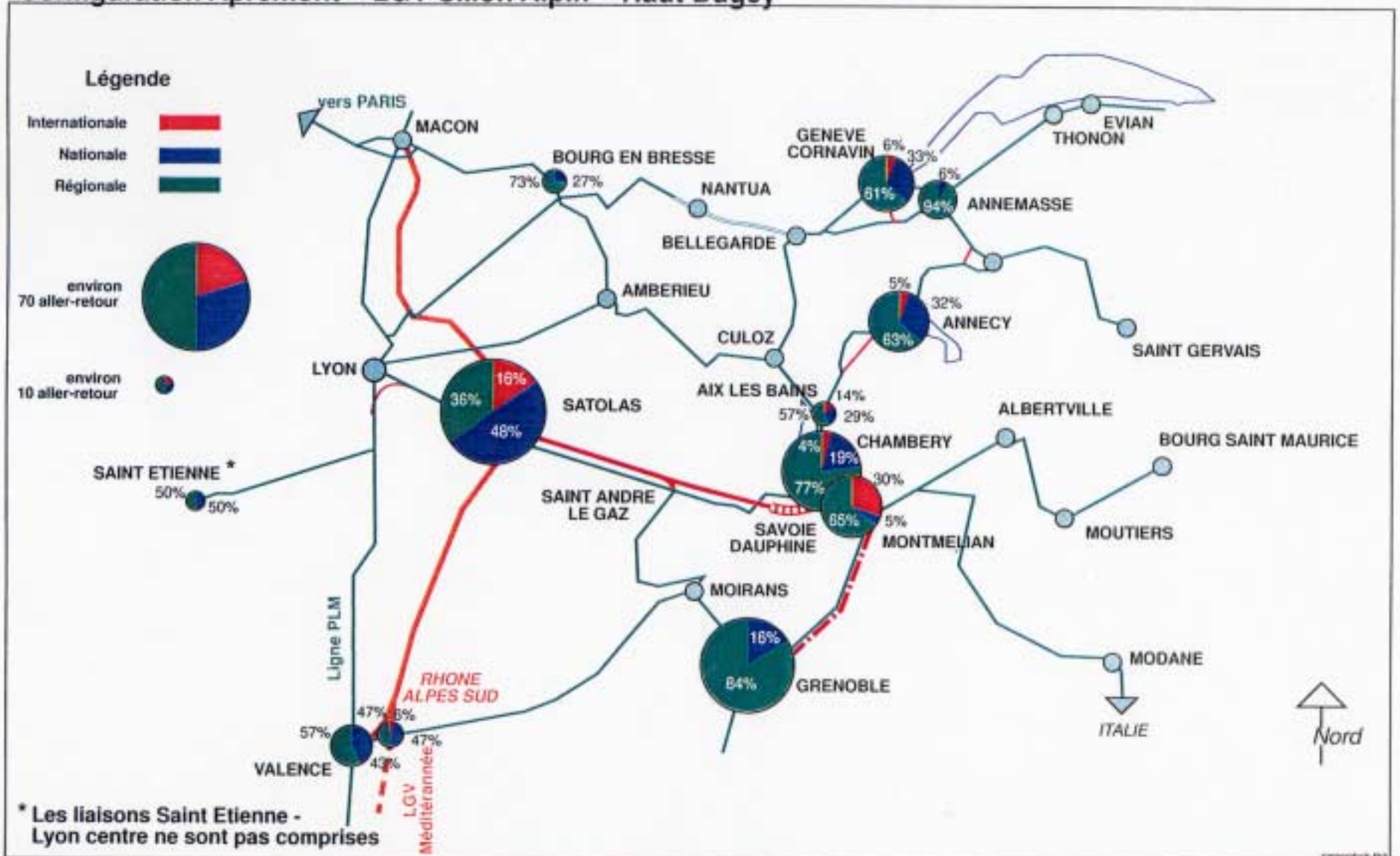


PROPOSITION D'ORGANISATION DES PRINCIPALES RELATIONS INTERCITES

Configuration Apremont complet + LGV + Haut Bugey



Fig. 33 : REPARTITION DES TYPES DE FREQUENCE DANS LES DIFFERENTES GARES
Configuration Apremont + LGV Sillon Alpin + Haut Bugey



7. CONCLUSIONS

La démarche exposée ci-dessus reste avant tout un exercice qui n'a pas de prétention contractuelle. Elle a cependant permis de démontrer que :

- Le projet de transalpine rend possible une amélioration globale de l'offre longues distances et régionales pour les principaux pôles de Rhône-Alpes.
- L'exercice confirme l'intérêt de Lyon-Satolas qui jouera à terme le rôle de gare de « transit » actuellement tenu par la gare de la Part Dieu. Cela n'implique pas un affaiblissement des dessertes nationales des gares centre de Lyon. En effet, Satolas profiterait essentiellement de fréquences créées (non de missions substituées) du fait de l'augmentation du potentiel de demande vers les Alpes et l'Italie.
- Le barreau Annecy-Genève (LGV ou shunts) demeurera essentiellement d'intérêt régional
- Les différentes configurations présentent des niveaux de trafic équivalents mais à des coûts d'investissement très différents. Ce constat confirme le choix de la direction technique du GIP de ne pas considérer comme réaliste la création d'une LGV dans le sillon alpin dans les 15 prochaines années.
- La configuration Chambéry Nord pose le problème de desserte régionale , à moindre titre nationale, de Chambéry.