

4 - APPLICATION AU TGV LYON - MONTMÉLIAN - TURIN

4.1 - ZONES D'INFLUENCE

Grâce à ses dessertes avec Lyon et au delà de Lyon, le TGV Sud-Est relie les deux régions les plus peuplées de France : la région parisienne, 11 millions d'habitants, et la région Rhône-Alpes, environ 5,5 millions d'habitants, soit près de 30% de la population française.

Les principales villes en région Rhône-Alpes concernées par le projet sont :

- Grenoble,
- Chambéry,
- Aix-les-Bains,
- Annecy.

Gare de Grenoble

L'influence de la gare de Grenoble est prépondérante dans le département de l'Isère mais dérisoire en Savoie et nulle en Haute-Savoie. Son influence s'exerce sur une large zone qui comprend la ville de Grenoble, les cantons de l'agglomération grenobloise, Villard de Lans, Vif, Vizille, Domène et Voiron. Elle draine également des flux d'importance secondaire provenant des cantons périphériques du département de la Savoie.



Gare de Chambéry

Son influence couvre principalement les cantons de l'agglomération chambérienne (Chambéry, Cognin, La Ravoire, St Alban-Leyse, La Motte Servolex). Les villes des vallées savoyardes (Modane, St Jean-de-Maurienne, Moûtiers, Bourg St Maurice) ainsi que la ville d'Aix-les-Bains y génèrent des flux de trafic importants. L'influence de la gare de Chambéry touche également quelques cantons de l'Isère comme Allevard, Goncelin et Le Touvet, et de la Haute-Savoie dont principalement Annecy, Annecy le Vieux.

La ville de Chambéry se trouve au centre de la zone étudiée. Les flux transitant par sa gare dépassent les limites du département de la Savoie. Cependant, le niveau de trafic drainé reste modeste en comparaison de celui de la gare de Grenoble.



Gare d'Aix-les-Bains

Il existe une réciprocity d'influence de la gare d'Aix-les-Bains sur les cantons de l'agglomération chambérienne et de la gare de Chambéry sur les cantons d'Aix-les-Bains.

Ailleurs, les résultats reflètent plus une complémentarité entre ces deux gares. En effet, dans la plupart des cantons de Savoie, le trafic en provenance ou à destination de la gare de Chambéry est toujours supérieur à celui en provenance ou à destination de la gare d'Aix-les-Bains. Mais les répartitions des trafics de chacune des deux gares sont similaires. Seuls les cantons situés au nord d'Aix-les-Bains (Ruffieux, Albens, Rumilly et Alby s/Chéry) privilégient la gare d'Aix-les-Bains de part sa proximité, par rapport à celles d'Annecy et de Chambéry.



Gare d'Annecy

L'influence de la gare d'Annecy est circonscrite au département de la Haute-Savoie avec un volume de trafic dominant concentré sur la ville d'Annecy et les cantons proches.

Son attraction touche aussi, avec des trafics importants, les cantons Genevois, ceux de la vallée d'Arve et du plateau de Glières.

L'attraction de la gare d'Annecy s'arrête en deçà du Chablais et du nord Genevois tournés vers d'autres gares importantes comme Genève Cornavin, Annemasse, ou Thonon-les-Bains.



4.3 PRESENTATION DU CONTEXTE PROBABLE DANS LEQUEL SE SITUERA LE PROJET

D'ici à la mise en service du projet TGV Lyon-Montmélian, prévue dans cette étude en 2005, le contexte aura certainement évolué de façon notable :

- si l'environnement économique et démographique est favorable, les échanges et déplacements vont continuer à croître;
- par contre, le contexte sera de plus en plus concurrentiel, tirant les prix vers le bas sur de nombreuses relations, notamment pour l'aérien.

L'étude retient un ensemble d'hypothèses sur les évolutions de l'environnement économique et démographique, le développement de la concurrence et de l'offre ferroviaire, entre la dernière situation connue et 2005.

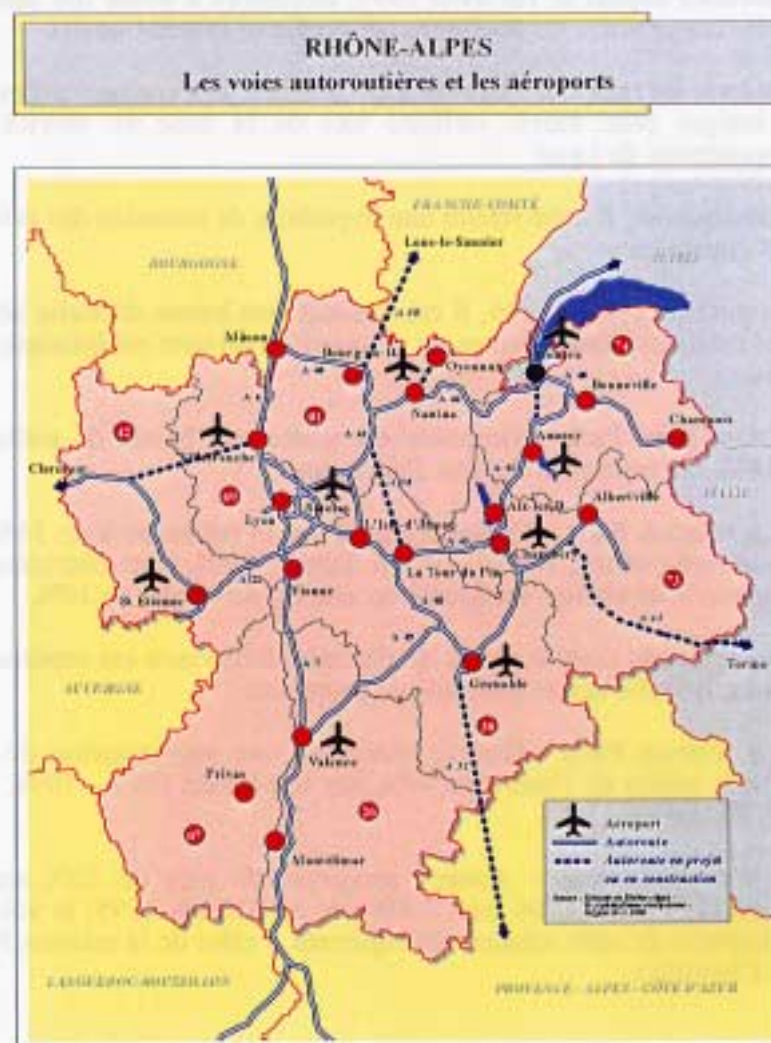
4.3.1 Influence de l'environnement économique et démographique

Ces deux facteurs contribuent en règle générale à un développement du trafic ferroviaire par suite d'un accroissement de la demande globale de transport.

Il a été retenu comme hypothèse de croissance économique entre 1996 et 2005 :

- une évolution annuelle du PIB de +2,5% par an;
- une croissance de la consommation des ménages par tête de 2%.

4.3.2 Développement de la concurrence



La libéralisation du marché aérien entre les compagnies aériennes et européennes depuis le 1er avril 1997, entraînera à terme des baisses de tarifs importantes sur les lignes nationales et internationales.

Cependant, les relations nationales qui sont les plus concurrencées ont déjà intégré cette baisse tarifaire lors de la mise en service du contournement de Lyon.

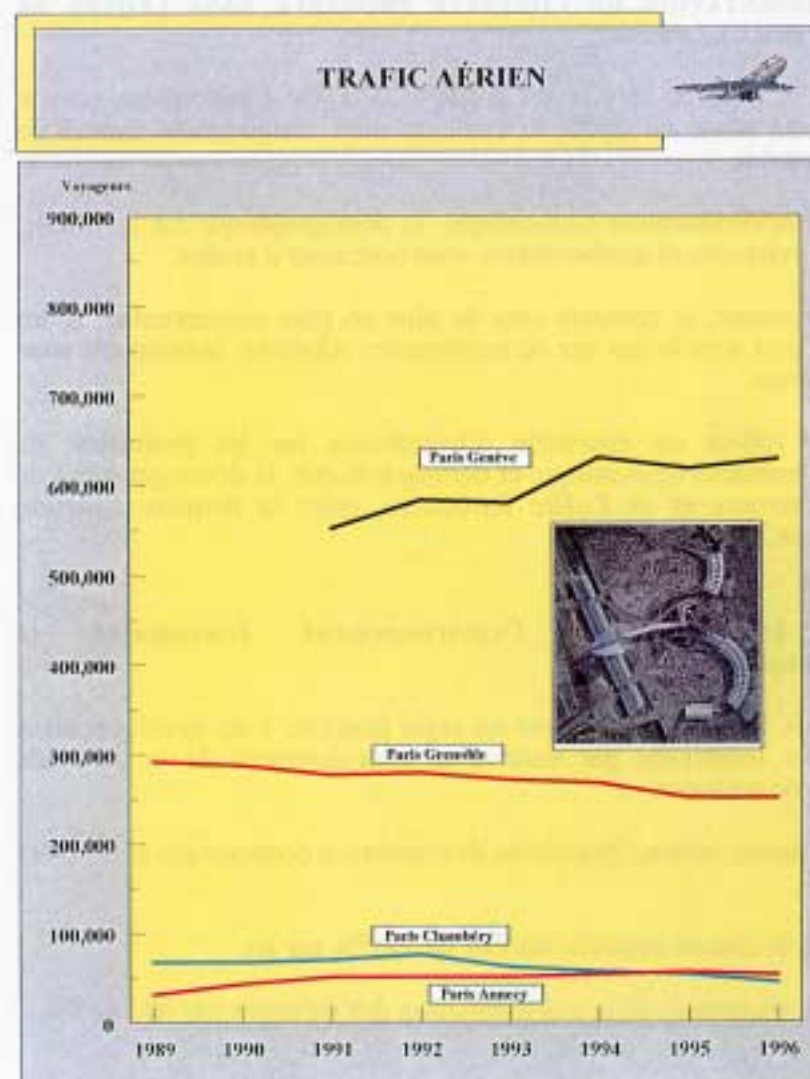
En conséquence, il a été retenu une hypothèse de maintien des prix en francs constants.

Sur la période 1989 - 1996, il est constaté une baisse du trafic aérien sur les relations dont le temps de parcours ferroviaire est inférieur à 3 heures.

- La relation Paris - Grenoble enregistre une baisse de trafic de 14%, sur cette période, soit 2% par an.
- La relation Paris - Chambéry perd sur la même période 34% de son trafic aérien, soit 6% par an. Depuis 1994, cette décroissance annuelle de trafic s'est accélérée, elle est de l'ordre de 10%.

Sur les relations dont le temps de parcours ferroviaire est supérieur à 3 heures, le trafic aérien continue de progresser.

- La relation Paris - Genève enregistre une augmentation de son trafic aérien de l'ordre de 14%, sur la période 1991 - 1996, soit 2.7% par an.
- La relation Paris - Annecy progresse de près de 70% sur la période 1989 - 1996, soit 7.8% par an. Depuis 1995, le volume de trafic de cette relation est supérieur à celui de la relation Paris - Chambéry.



Sur les relations internationales, le trafic aérien enregistre des croissances importantes. Les statistiques des 10 dernières années révèlent :

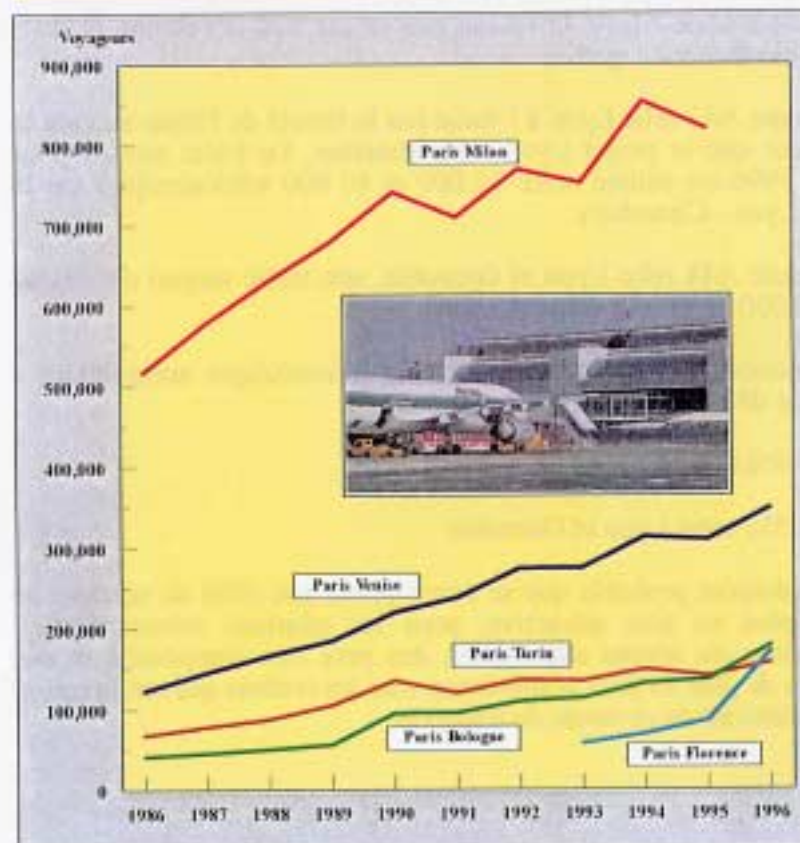
- sur Paris - Milan, une progression de 60%, soit 5,3% par an;
- sur Paris - Venise, une croissance de 180%, soit 11% par an;
- sur Paris - Turin, une augmentation de 130%, soit 8,7% par an;
- sur Paris - Bologne, un saut de trafic de 330%, soit 16% par an.

Quant à la relation Paris - Florence, elle enregistre une augmentation de trafic de 200 % sur la période 1993 - 1996.

Les temps de parcours ferroviaires de ces relations sont supérieurs à 5 heures, donc en dehors du domaine de pertinence du TGV.

Comme pour les relations nationales, il a été retenu une hypothèse de maintien des prix aériens en francs constants.

TRAFIC AÉRIEN



Source

Dans le domaine de la concurrence entre le ferroviaire et la route, la voiture particulière reste incontestablement le mode de transport le plus important en terme de volume.

En région Rhône-Alpes, le réseau routier est très développé et dans l'ensemble de bonne qualité.

L'autoroute A43 relie Lyon à l'Italie par le tunnel de Fréjus suivant le même axe que le projet Lyon - Montmélian. Le trafic moyen pour l'année 1996 est estimé entre 30 000 et 40 000 véhicules/jour sur la portion Lyon - Chambéry.

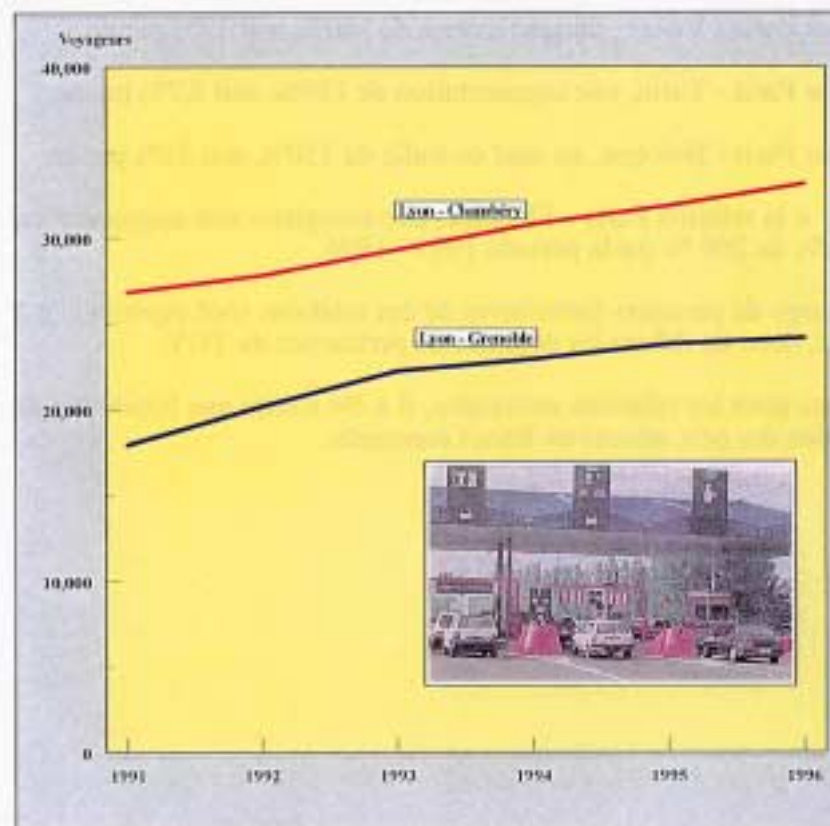
L'autoroute A48 relie Lyon et Grenoble, son trafic moyen est évalué entre 20 000 et 30 000 véhicules/jour.

Sur la période 1991 - 1996 la densité kilométrique autoroutière a augmenté de l'ordre :

- de 24% entre Lyon et Chambéry;
- de 35% entre Lyon et Grenoble.

Il est également probable que se développera une offre de services de car de plus en plus attractive, pour les relations internationales. L'utilisation du réseau autoroutier, des prix très compétitifs et des dessertes de plus en plus nombreuses sont les critères qui renforceront la compétitivité de ce mode de transport.

DENSITÉ KILOMÉTRIQUE AUTOROUTIÈRE



L'analyse des statistiques routières révèle une forte densité routière alpine. La carte ci-après illustre cette densité.



4.3.3 - Évolution de l'offre ferroviaire entre 1992 et 2005

L'offre ferroviaire a évolué et continuera d'évoluer sous les effets conjugués :

- d'une diminution des temps de parcours et d'une augmentation des fréquences sur les liaisons existantes, conséquence notamment de la mise en service de nouvelles lignes ou liaisons TGV.
 - 1992/1994, contournement de Lyon permettant des gains de temps de 15 minutes sur la relation Paris-Grenoble et 20 minutes sur la relation Paris-Chambéry;
 - 1994, mise en service du TGV Nord et de l'interconnexion reliant le TGV Nord au TGV Sud-Est;
 - 1996, création d'une relation directe Paris - Milan par TGV et Lyon - Turin - Milan par ETR 460;
 - 1997, création d'une relation directe quotidienne Nantes - Angers - Grenoble;
 - 1997, mise en service de la ligne nouvelle Bruxelles - frontière française et création d'une relation directe quotidienne Bruxelles - Lille - Grenoble;
 - réalisation d'ici à 2005, du TGV Méditerranée de Valence à Marseille et Nîmes; amélioration de la vitesse des TGV (projet de passage de 270 km/h à 300 km/h) sur la ligne actuelle à grande vitesse Sud-Est entre Paris et Lyon; réalisation de lignes nouvelles entre Turin - Milan, Milan - Bologne et Barcelone - Perpignan.
- des mesures commerciales adoptées au titre de la reconquête commerciale.

4.3.4 Contexte prévisible dans lequel se situera le projet en 2005

La base de trafic international utilisée pour les prévisions de trafic est issue de l'enquête effectuée en 1992 à la sortie du territoire italien vers les pays de l'Europe de l'Ouest. Pour ne pas introduire d'incohérence entre les données nationales et internationales, les données statistiques de chaque mode de l'année 1992 ont été retenues comme données de base.

Le trafic relatif aux périodes de vacances et aux Jeux Olympiques, transporté par des TGV supplémentaires et des trains classiques a été retiré.

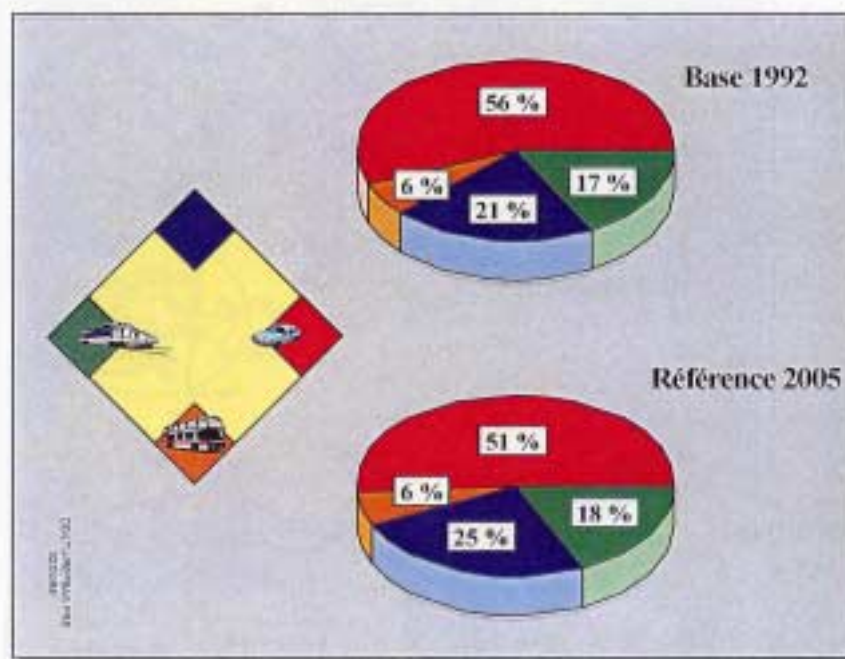
Entre 1992 et 1997, le trafic ferroviaire Ile-de-France - zone alpine a progressé de l'ordre de 15%, soit en moyenne 2,8% par an. Cette croissance est due, entre autres, au plein effet du contournement de Lyon qui a permis d'améliorer la desserte des principales villes alpines. La modélisation des différents événements intervenant entre 1992 et 2005 a permis de retenir une croissance moyenne annuelle du trafic considéré de l'ordre de 1,8 % par an pour la partie nationale.

Quant au trafic international, les relations Paris - Turin, Paris -Milan bénéficient depuis 1996 d'une offre TGV réduisant respectivement les temps de parcours de 64 et 37 minutes. Dès sa mise en service, cette nouvelle offre a connu un succès auprès de la clientèle. La mise en service des lignes nouvelles Turin - Milan et Milan - Bologne réduiront à nouveau de façon significative les temps de parcours sur les relations Paris - Milan - Bologne et Lyon - Milan. Ces gains de temps de parcours permettent d'envisager la création de deux fréquences TGV supplémentaires entre Paris et Milan, prolongées jusqu'à Bologne. La modélisation de l'amélioration de l'offre internationale a permis d'estimer une augmentation du trafic entre la France et l'Italie de l'ordre de 33 % sur la période 1992 - 2005, soit une croissance moyenne annuelle de 2,2 %.

Compte tenu de ces évolutions, en 2005, le trafic de référence sur l'ensemble des relations considérées serait de 5,1 millions de voyageurs

La nouvelle répartition des parts de marché apparaîtrait, en 2005, plus favorable au mode aérien. Ainsi, globalement sur l'ensemble des dessertes internationales, l'avion gagnerait 4 points, le ferroviaire augmenterait de 1 point alors que la route perdrait 5 points de parts de marché.

En l'absence d'offre attractive du mode ferroviaire, le mode aérien bénéficiera du plein effet de la libéralisation de son marché.



4.3.5 - Nouvelle offre apportée par le projet

L'hypothèse a été retenue que le projet ne serait accompagné d'aucune modification des tarifs ferroviaires. De plus, aussi bien pour la situation de référence que pour la situation de projet, les tarifs sont supposés constants en francs constants au-delà de 2005.

Par contre, le projet permettra une amélioration très sensible des temps de parcours. Globalement, les gains de temps devraient être de :

- 30 minutes pour les villes de Chambéry, Aix-les-Bains, Annecy dans leurs relations avec Paris,
- 11 minutes pour Grenoble dans ses relations avec Paris et Lyon,
- 44 minutes pour les villes de Turin, Milan dans leurs relations avec Paris.

À titre d'exemple, les meilleurs temps de parcours seraient de :

- 2h12 pour Paris - Chambéry, au lieu de 2h53 actuellement,
- 2h33 pour Paris - Grenoble, au lieu de 2h58 actuellement,
- 2h48 pour Paris - Annecy, au lieu de 3h 31 actuellement,
- 4h13 pour Paris - Turin, au lieu de 5h15 actuellement,
- 4h56 pour Paris - Milan, au lieu de 6h38 actuellement,
- 0h40 pour Lyon - Chambéry, au lieu de 1h13 actuellement,
- 0h59 pour Lyon - Grenoble, au lieu de 1h12 actuellement,
- 1h15 pour Lyon - Annecy, au lieu de 1h45 actuellement, avec changement à Aix-les-Bains,
- 2h40 pour Lyon - Turin, au lieu de 3h36 actuellement.

L'analyse de la demande actuelle, extrapolée à l'horizon de la mise en service du projet, a permis d'élaborer un schéma de desserte TGV qu'une entreprise ferroviaire pourrait mettre en oeuvre. Ce projet de desserte sera bien évidemment à ajuster d'ici la mise en service du projet en fonction, notamment, des évolutions constatées de la demande et des réflexions menées dans les étapes d'études futures.

