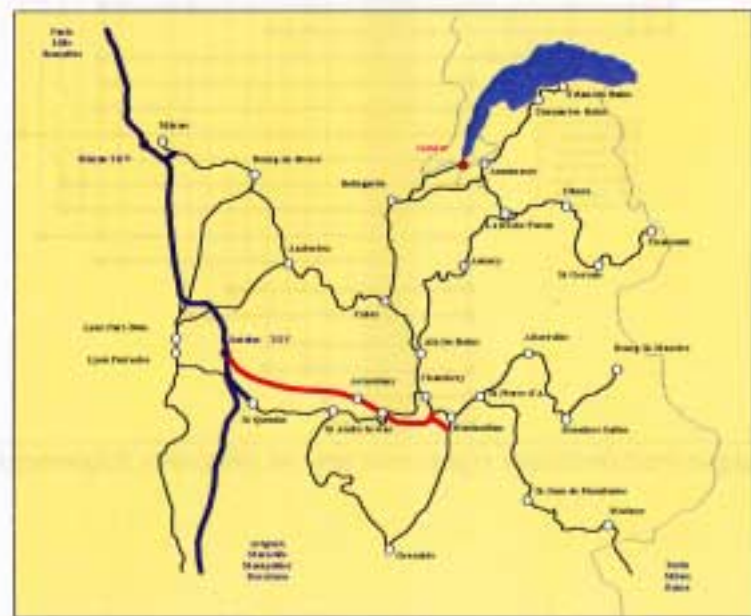


#### 4.4 - PREVISIONS DE TRAFIC

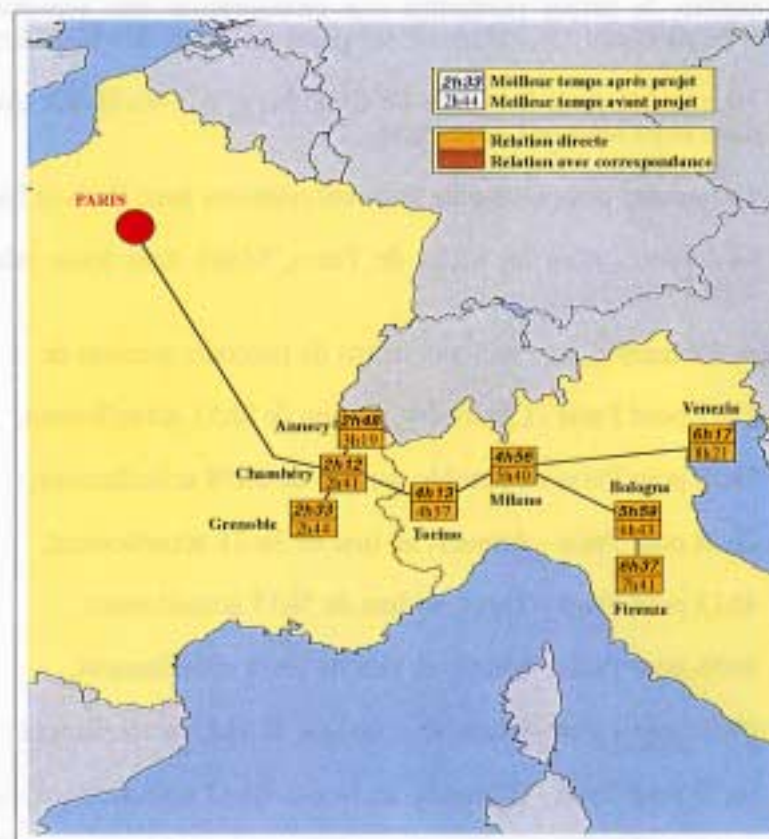
Les temps de parcours et les coûts des variantes Apremont et Chapareillan étant assez analogues, les études économiques ont été effectuées que pour la variante Apremont. Les résultats détaillés sont présentés ci-après. Quant aux autres phasage ou variantes, les résultats sont rassemblés au point 4.4.2 et présentés de manière plus synthétique.

##### 4.4.1 - Variante Apremont

### VARIANTE APREMONT ( 2005 )



### OFFRE FERROVIAIRE AU DÉPART DE PARIS MEILLEURS TEMPS POSSIBLES



La ligne nouvelle TGV Lyon - Montmélian permettra de développer deux types de liaisons ferroviaires à longue distance effectuées en majeure partie à grande vitesse et, de ce fait bénéficiant de temps de parcours très performants :

- des liaisons nationales proposant des TGV entre les départements de la Savoie, Haute-Savoie et Isère et les régions Ile-de-France, Provence-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon,
- des liaisons internationales TGV reliant la France, la Belgique, l'Espagne à l'Italie.

**Si le corps d'hypothèses retenu s'avère vérifié, en situation de projet, le volume de trafic sur l'ensemble des relations considérées sera de 6,7 millions de voyages.**

Ce trafic sera atteint deux années après la mise en service de l'infrastructure. Ce délai tient compte de la montée en charge.

Ceci représente une augmentation de trafic de 1,6 million de voyages, soit un accroissement global du trafic ferroviaire sur l'ensemble des relations concernées par le projet de 31 %. Ce taux moyen reflète, en fait, des évolutions diversifiées selon les liaisons.

Ces prévisions de trafic sont évidemment très liées aux hypothèses d'évolution de l'environnement économique et des conditions de concurrence prises en compte. En effet, le niveau de trafic à partir duquel est calculé l'accroissement résultant du projet lui-même, dépend largement de la dynamique de croissance qui prévaudra dans les années précédant la réalisation du projet.

### *Liaisons nationales*

Avec la mise en service du TGV Lyon - Montmélian, les fréquences des dessertes entre Paris et les villes actuellement desservies par le réseau TGV Sud-Est : Grenoble, Chambéry, Aix-les-Bains, Annecy seront renforcées en qualité.

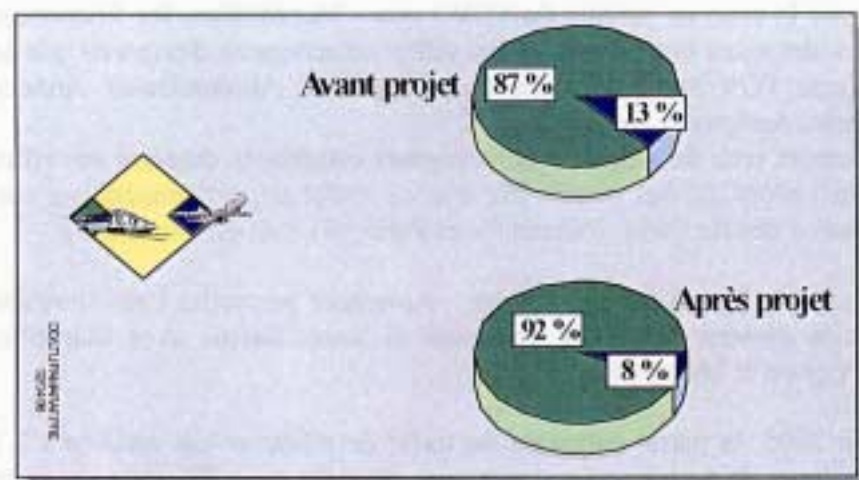
Compte tenu du potentiel de voyageurs estimés, la desserte des villes des vallées alpines pourra être encore renforcée, notamment par une liaison directe Paris - Albertville et Paris - St Jean-de-Maurienne.

Enfin, la ligne nouvelle Satolas - Apremont permettra l'amélioration de la desserte des villes de Savoie et Haute-Savoie avec Marseille, Avignon et Montpellier.

En 2005, la partie nationale du trafic de référence est estimée à 3,1 millions de voyages. La croissance annuelle de 1,8% retenue, entre 1992 et 2005, pour évaluer ce trafic tient compte de la croissance constatée au fil de l'eau et de la réalisation des projets repris au point 4.3.3.

Dans le cas où serait réalisée la ligne nouvelle, le trafic augmenterait de 23% et atteindrait 3,8 millions de voyages par an.

Cette augmentation de l'ordre de 700 000 voyages résulte d'un report vers le train de trafics des autres modes concurrents et d'une induction. Le détourné aérien représente 17% des gains de voyages. Sur les relations en concurrence air/fer, le mode aérien perd 5 points de part de marché.



L'accroissement du trafic ferroviaire est variable selon les relations.

Entre l'Ile-de-France et la zone alpine, la progression de trafic sera de 20%. C'est le département de la Savoie qui, en terme de taux de croissance, bénéficie le plus du projet. Son trafic augmente de plus de 25%, la Haute-Savoie et l'Isère enregistre une progression de l'ordre de 18%. Par contre, en terme de volume, ce sont les liaisons Ile-de-France - Isère qui enregistrent le plus fort gains de voyages.

La mise en service de liaisons directes fait progresser le trafic avec le sud de la France de l'ordre de 50% pour la Savoie et de 110% pour la Haute-Savoie.

Milliers de voyages annuels deux sens confondus

|  | Avant projet | Après projet | Gain de trafic | Progression |
|--|--------------|--------------|----------------|-------------|
| Ile-de-France et transit Paris ↔ Savoie            | 847          | 1063         | 216            | +25%        |
| Ile-de-France et transit Paris ↔ Haute-Savoie      | 693          | 820          | 127            | +18%        |
| Ile-de-France et transit Paris ↔ Isère             | 1373         | 1615         | 242            | +18%        |
| Total Ile-de-France et transit Paris ↔ zone alpine | 2913         | 3498         | 585            | +20%        |
| Sud France ↔ Savoie                                | 152          | 228          | 76             | +50%        |
| Sud France ↔ Haute-Savoie                          | 54           | 114          | 60             | +111%       |
| Total Sud France ↔ zone alpine                     | 206          | 342          | 136            | +66%        |
| Total national                                     | 3119         | 3840         | 721            | +23%        |

## Grenoble

En terme de chiffre d'affaires, la gare de Grenoble est classée parmi les 15 gares françaises les plus importantes. Celui-ci a progressé de 12% entre 1991 et 1996.

Le trafic de la relation Paris - Grenoble est en progression depuis plusieurs années, notamment depuis le contournement de Lyon, ce qui a permis de renforcer les dessertes TGV proposées aux voyageurs.

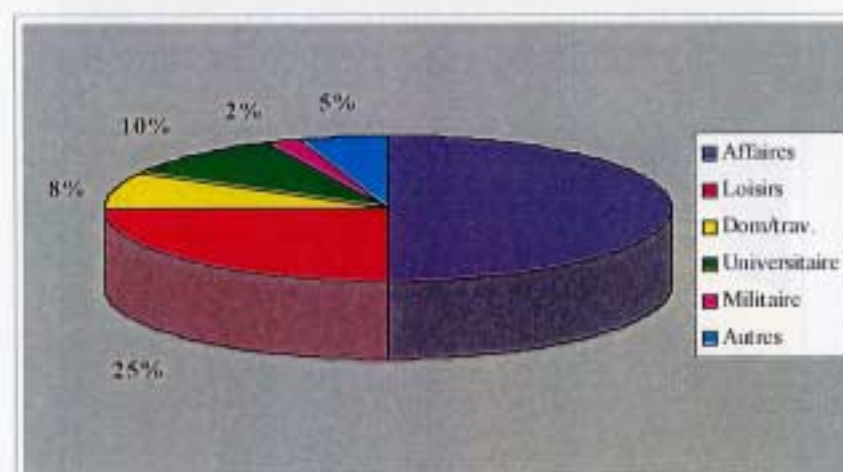
À l'hiver 1997/1998:

- 7 TGV par jour aller et retour relie Grenoble à Paris,
- 1 TGV contournant Paris par l'Est assure la liaison journalière aller et retour entre Bruxelles et Grenoble. Cette relation dessert au passage Lille, la gare TGV Haute-Picardie ainsi que l'aéroport international Charles de Gaulle et la gare de Marne la Vallée-Chessy,
- 1 TGV contournant Paris par le Sud assure la liaison journalière aller et retour entre Nantes et Grenoble. Cette relation dessert au passage Angers, Le Mans, Massy TGV et Lyon Part-Dieu.

La gare de Grenoble a enregistré près de 4,1 millions de voyageurs en 1997.

C'est le motif « affaires » qui caractérise le plus la clientèle de la gare de Grenoble. Il est à noter la proportion non négligeable du motif « domicile/université ». Ce motif correspond à des trafics de fin de semaine.

## Répartition des motifs de déplacement

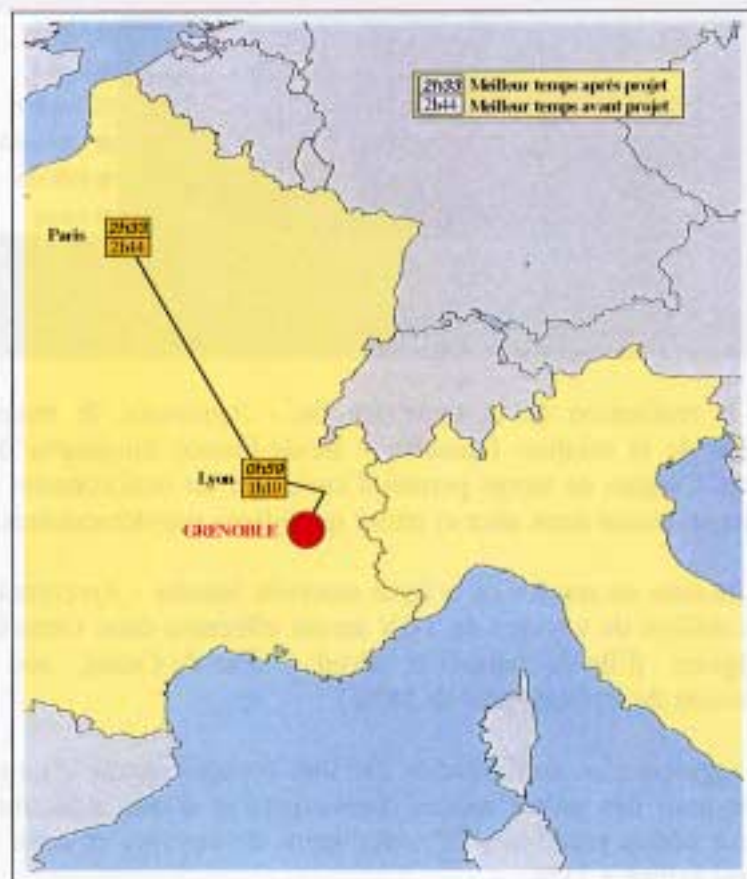


Avec la réalisation de la ligne Satolas - Apremont, le temps de parcours de la relation Grenoble - Ile-de-France diminuera de 11 minutes. Ce gain de temps permet d'envisager un renforcement de la desserte en créant deux aller et retour quotidiens supplémentaires.

Après la mise en service de la ligne nouvelle Satolas - Apremont plus de 1,6 million de voyages en TGV seront effectués entre Grenoble et les régions d'Ile-de-France et Nord - Pas-de-Calais, soit une progression du trafic de près de 18%.

Cette augmentation de l'ordre de 240 000 voyages résulte d'un report vers le train des autres modes concurrents et d'une induction. Le détourné aérien représente 28% des gains de voyages et celui de la route est estimé à 21%.

**OFFRE FERROVIAIRE AU DÉPART DE GRENOBLE**  
MEILLEURS TEMPS POSSIBLES



**Offre ferroviaire actuelle au départ de GRENOBLE**  
Meilleurs temps possibles

1997



Fréquences élevées  
Temps de parcours

2005

**Offre TGV Projet Lyon-Montmélian**  
TGV directs et meilleurs temps possibles



**Séparation de trafic longue distance**  
arrivés de GRENOBLE

1997



2005

**Traffic TGV attendu pour la gare de GRENOBLE**



## Chambéry

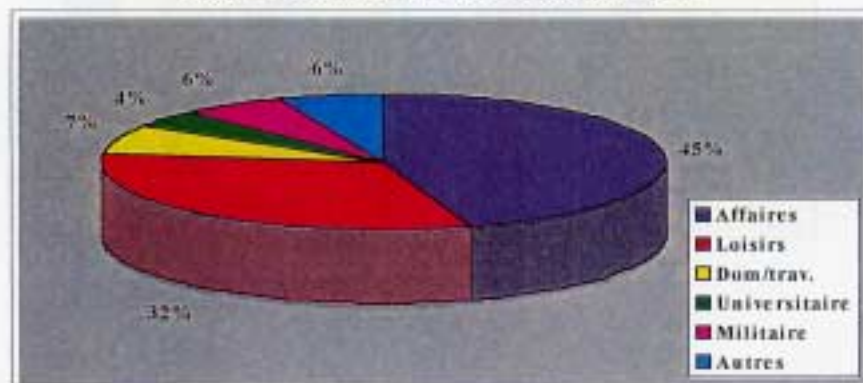
La ville de Chambéry est actuellement desservie par trois sortes de missions aller et retour effectuées par TGV :

- des TGV reliant quotidiennement Chambéry à Paris,
- un TGV reliant Chambéry à Lille, desservant au passage Marne la Vallée Chessy et l'aéroport Charles de Gaulle TGV, certains jours particuliers,
- un TGV international reliant Chambéry à Bruxelles, desservant au passage Marne la Vallée Chessy, l'aéroport Charles de Gaulle TGV et Lille Europe, certains jours particuliers.

Les relations entre Chambéry et les régions PACA et Languedoc-Roussillon sont assurées soit par des trains classiques directs, soit en correspondance avec des TGV à Lyon Part-Dieu ou à Valence.

La gare de Chambéry a enregistré près de 2 millions de voyages en 1997. Son chiffre d'affaires a progressé de 6% entre 1991 et 1996.

Répartition des motifs de déplacement



Le motif «affaires» arrive en tête des motifs de déplacement. Toutefois le motif «loisirs» représente une forte proportion des déplacements.

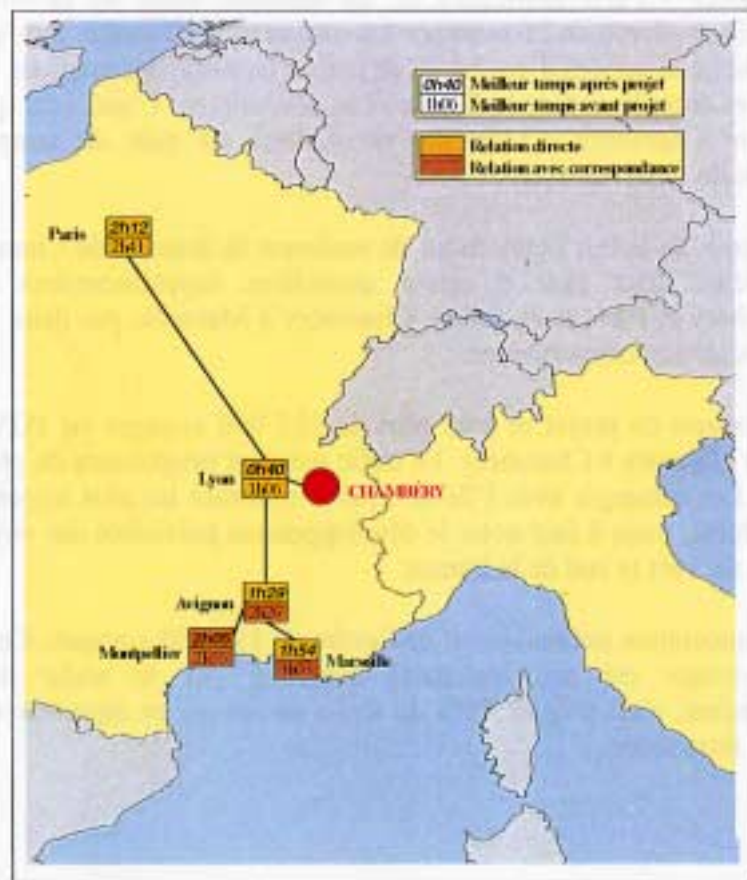
Avec la mise en service du projet, le temps de parcours de la relation Chambéry - Paris diminuera de 29 minutes, celui de la relation Chambéry - Lyon de 26 minutes. La consistance du réseau ferroviaire à cet horizon permet d'envisager de mettre en place des relations TGV directes entre le sud de la France et la zone alpine. C'est ainsi que la relation Chambéry - Marseille enregistrera un gain de temps de l'ordre de 1h10 minutes.

Ces gains de temps permettront de renforcer la desserte de Chambéry en créant deux aller et retour quotidiens supplémentaires entre Chambéry et Paris et en reliant Chambéry à Marseille par deux TGV directs sans correspondance.

À l'horizon du projet ce sont plus de 525 000 voyages en TGV qui seront effectués à Chambéry. Le trafic national progressera de près de 40%. Les échanges avec l'Île-de-France resteront les plus importants en volume, mais il faut noter le développement prévisible des voyages par le fer vers le sud de la France.

L'augmentation prévisible est de l'ordre de 150 000 voyages. Ce gain de voyages est principalement constitué par le trafic induit. Cependant, c'est près de 70% du trafic aérien qui se reportera sur le mode ferroviaire.

OFFRE FERROVIAIRE AU DÉPART DE CHAMBÉRY  
MEILLEURS TEMPS POSSIBLES



Offre ferroviaire actuelle au départ de CHAMBÉRY  
Meilleurs temps possibles 1997



Relation directe  
 Temps de parcours

2005

Offre TGV Projet Lyon-Montmélian  
TGV directs et meilleurs temps possibles



Répartition du trafic longue distance  
actuel de CHAMBÉRY 1997



2005

Traffic TGV attendu pour la gare de CHAMBÉRY



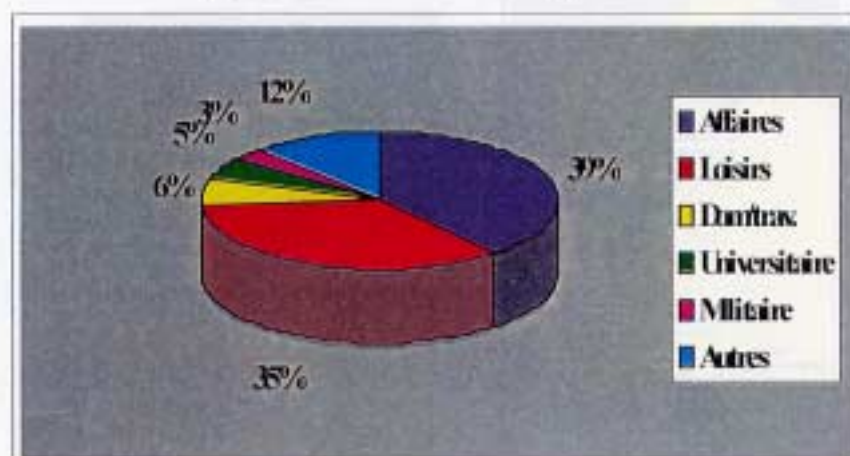
### Aix-les-Bains

La ville d'Aix-les-Bains est aujourd'hui reliée à Paris par 5 TGV. Dans le sens Paris- Aix-les-Bains, 4 TGV empruntent l'itinéraire Satolas - Chambéry. Dans le sens Aix-les-Bains - Paris, 3 TGV circulent sur la ligne Culoz, Ambérieu, Bourg-en-Bresse, Mâcon.

Les relations entre Aix-les-Bains et les régions PACA et Languedoc-Roussillon sont assurées soit par des trains classiques directs, soit en correspondance avec des TGV à Lyon Part-Dieu ou à Valence.

La gare d'Aix-les-Bains a enregistré près de 850 000 voyages en 1997. Du fait de la proximité de Chambéry et de l'amélioration de sa desserte ces dernières années, le volume de trafic en gare d'Aix-les-Bains a tendance à stagner, voire à diminuer. Sur la période 1991-1996, son chiffre d'affaires a baissé de 5%.

Répartition des motifs de déplacement



Le motif « loisirs » est largement majoritaire, il concerne 44% des voyages touchant Aix-les-Bains. Le motif « affaires », représentant 39% des voyages, arrive en seconde position.

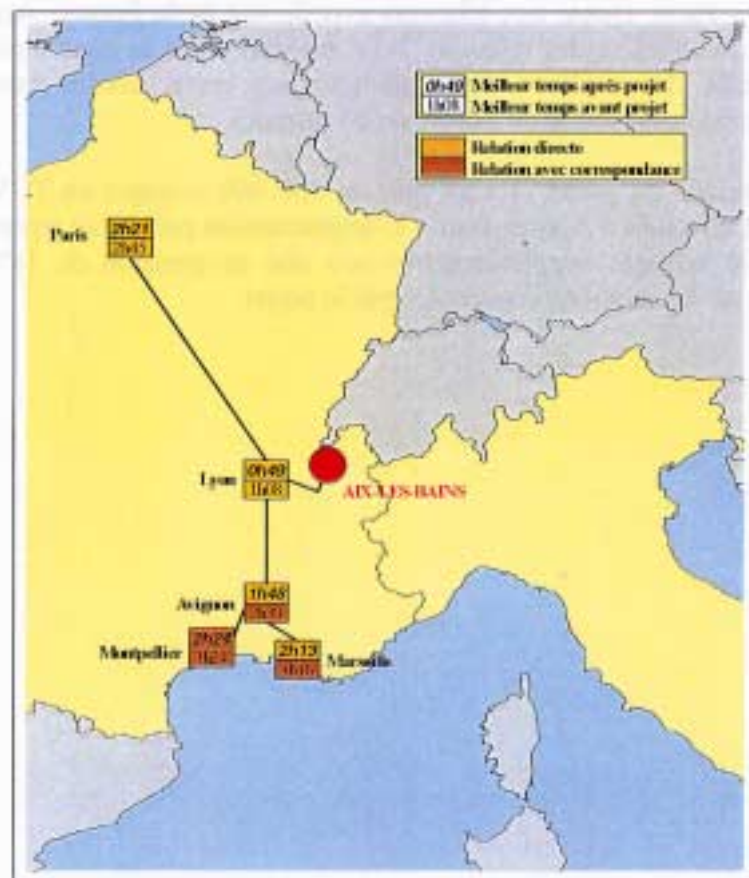
La mise en service de la ligne nouvelle Satolas - Apremont permettra des gains de temps de parcours de 24 minutes sur la relation Aix-les-Bains - Paris. Quant aux relations avec le sud de la France, Aix-les-Bains bénéficiera des relations TGV directes entre la zone alpine et Marseille. Le meilleur temps de parcours entre Aix-les-Bains et Marseille serait réduit de l'ordre de 65 minutes.

À l'horizon du projet ce sont près de 360 000 voyages en TGV qui seront effectués à Aix-les-Bains. L'augmentation prévisible représente 55 000 voyages supplémentaires soit une progression de 18% du trafic sur les relations concernées par le projet.





**OFFRE FERROVIAIRE AU DÉPART DE AIX-LES-BAINS**  
MEILLEURS TEMPS POSSIBLES



Offre ferroviaire actuelle au départ d'AIX-LES-BAINS  
Meilleurs temps possibles **1997**



**09:40** Meilleur temps après projet  
**10:10** Meilleur temps avant projet

**2005**

Offre TGV Projet Lyon-Montméliant  
TGV directs et meilleurs temps possibles



Répartition du trafic longue distance  
actuel d'AIX-LES-BAINS **1997**



**2005**

Trafic TGV attendu pour la gare d'AIX-LES-BAINS



## Annecy

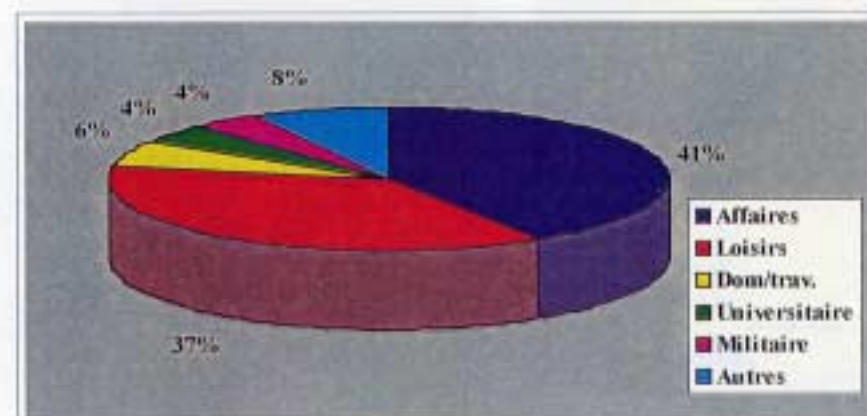
La ville d'Annecy est reliée quotidiennement à Paris par 5 TGV. Les itinéraires empruntés par ces TGV sont soit via Chambéry, soit via Bourg-en-Bresse.

Les relations entre Annecy et le sud de la France sont assurées soit par des trains classiques directs, soit en correspondance avec des TGV à Lyon Part-Dieu ou à Valence.

La gare d'Annecy a enregistré près de 1,2 million de voyages en 1997. Son chiffre d'affaires a progressé de 9% entre 1991 et 1996. À ce trafic s'ajoute le trafic en correspondance pour la vallée de l'Arve.

Les motifs « affaires » et « loisirs » ont pratiquement la même proportion, ils représentent, à eux deux 80% des motifs de déplacement.

### Répartition des motifs de déplacement



La mise en service du projet permettra de réduire le temps de parcours de la relation Annecy - Paris de 31 minutes, celui de la relation Annecy - Lyon de 28 minutes. Les liaisons Annecy - sud de la France seront également améliorées. Des missions TGV directs Annecy - Marseille seront créées et permettront des gains de temps de l'ordre de 1h40 minutes.

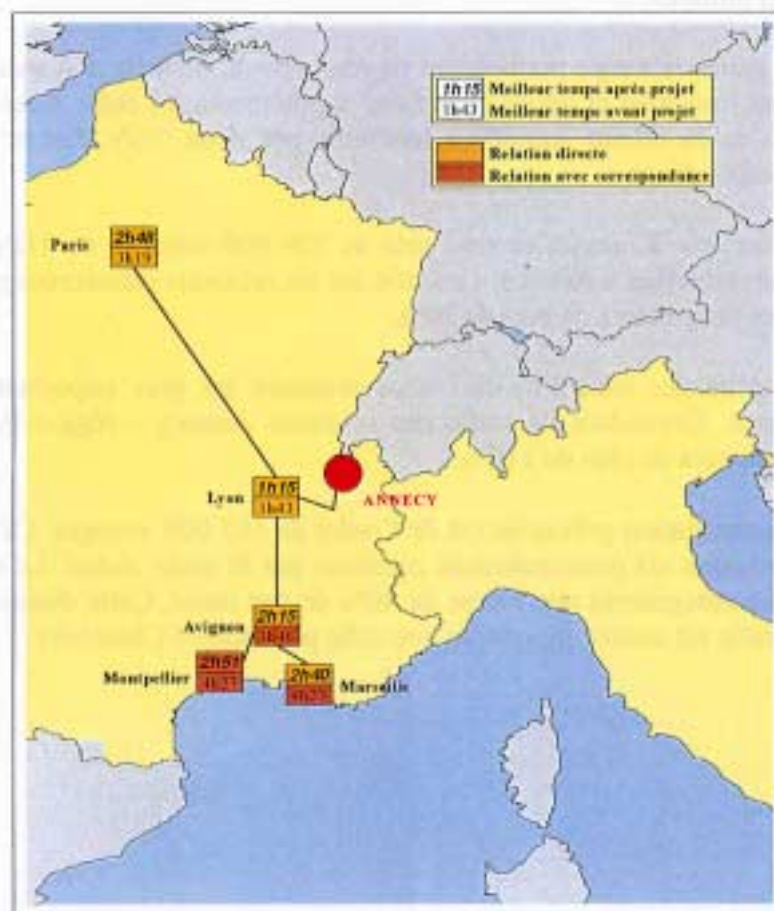
Ces gains de temps permettront de renforcer la desserte d'Annecy en créant trois aller et retour quotidiens supplémentaires entre Annecy et Paris et en reliant Annecy à Marseille par deux TGV directs sans correspondance.

À l'horizon du projet ce sont près de 750 000 voyages en TGV qui seront effectués à Annecy. Le trafic sur les relations concernées par le projet progressera de près de 30%.

Les échanges avec l'Île-de-France resteront les plus importants en volume. Cependant, le trafic des relations Annecy - région PACA progressera de plus de 110%.

L'augmentation prévisible est de l'ordre de 165 000 voyages. Ce gain de voyages est principalement constitué par le trafic induit. Le trafic aérien enregistrera une baisse de 40% de son trafic. Cette diminution de trafic est moins importante que celle prévisible à Chambéry.

**OFFRE FERROVIAIRE AU DÉPART DE ANNECY**  
MEILLEURS TEMPS POSSIBLES



Offre ferroviaire actuelle au départ d'ANNECY  
Meilleurs temps possibles

1997



2005

Offre TGV Projet Lyon-Montméliant  
TGV directs et meilleurs temps possibles



Répartition de trafic longue distance  
actuel d'ANNECY

1997



2005

Traffic TGV attendu pour la gare d'ANNECY

