

4.4.2 - Autres phasage et variantes

La combinaison des composantes fret et voyageurs, des variantes de tracés, des choix d'itinéraires,... conduit à un grand nombre de solutions possibles en matière de conception d'offre, de niveau de service rendu, et par conséquent de trafic potentiel. L'étude de façon exhaustive de l'ensemble des solutions est rapidement apparue comme impossible. Dès lors, la démarche adoptée consiste à analyser le projet par barreaux élémentaires.

En complément du scénario présenté ci-dessus, les phasage ou variantes suivantes ont été étudiées:

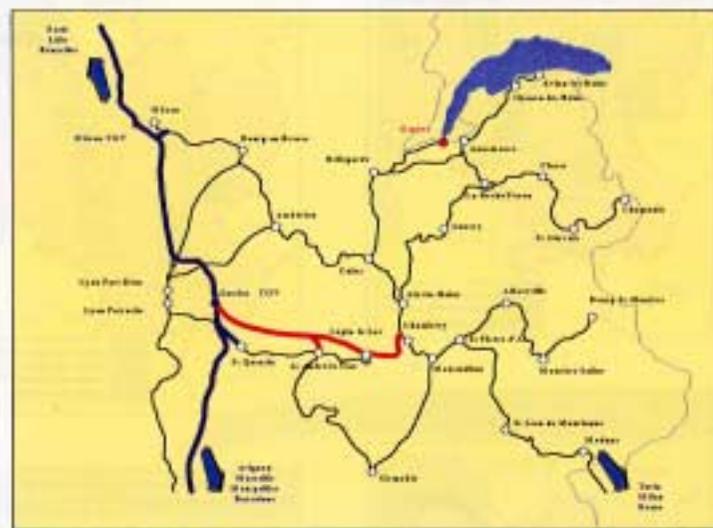
- phasage « Lépin-le-Lac
- variante « bretelle de Chambéry Nord »
- variantes lignes existantes
 - lignes existantes avec matériel pendulaire
 - lignes aménagées avec matériel pendulaire
 - lignes aménagées sans matériel pendulaire

Celles-ci, sans être au niveau APS, ont été étudiées techniquement ce qui a permis le calcul de temps de parcours nécessaires pour élaborer des prévisions de trafic et effectuer des bilans économiques et socio-économiques.

Afin de rendre possible la comparaison de l'intérêt économique des phasage et variante, il a été considéré qu'ils pouvaient être mis en service en 2005. De plus, le schéma de desserte proposé pour l'étude de la variante Apremont a été retenu malgré les différences de gain de temps de parcours qui nécessiteraient une adaptation de cette desserte dans une étude plus fine.

4.4.2.1 - Phasage « Lépin-le-lac »

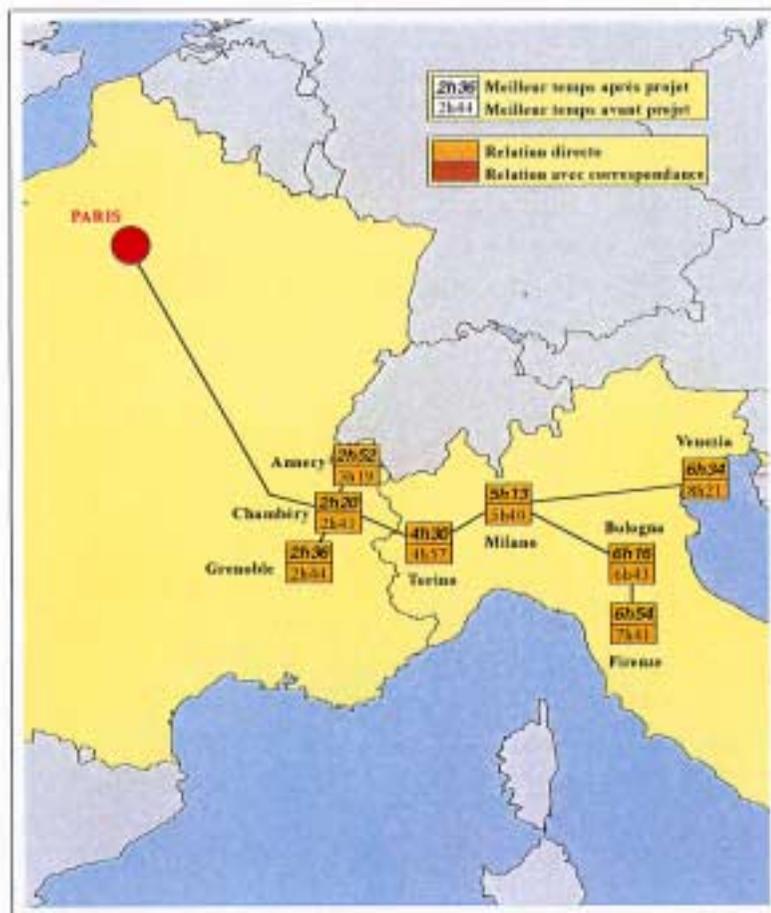
Phasage **LÉPIN-LE-LAC (2005)**



Cette configuration consiste à réaliser, dans un premier temps, une ligne nouvelle du secteur de Grenay jusqu'aux environs de Lépin-le-Lac où elle rejoint l'infrastructure actuelle. Elle est complétée par un raccordement nord en direction d'Aix-les-Bains. La desserte de Grenoble est assurée par un tronçon de ligne nouvelle rejoignant à St-André-le-Gaz, la ligne classique St-André-le-Gaz - Grenoble.

Les temps de parcours à destination de Chambéry sont majorés de 8 minutes par rapport à la variante Apremont. Ceux à destination du sillon alpin sont allongés de 4 minutes tandis que ceux en direction de l'Italie le sont de 17 minutes.

OFFRE FERROVIAIRE AU DÉPART DE PARIS
MEILLEURS TEMPS POSSIBLES

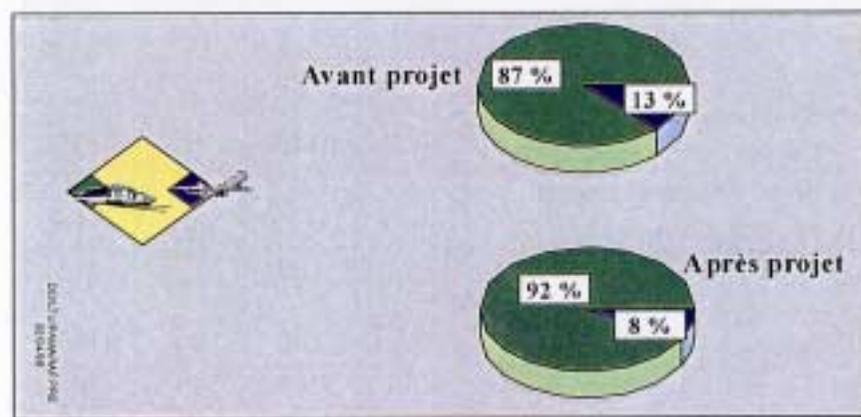


Si le corps d'hypothèses retenu s'avère vérifiés, en situation de projet, le volume de trafic grandes lignes sur l'ensemble des relations considérées sera de 6,4 millions de voyages.

L'augmentation de trafic prévisible est de 1,2 million de voyages, soit un accroissement global du trafic ferroviaire sur l'ensemble des relations concernées par le projet de 23%.

Liaisons nationales

Le gain total de voyages, l'année de réalisation du projet, se situerait autour de 660 000 voyages. Le détourné aérien représente 18% des gains de voyages. Sur les relations en concurrence air/fer, le mode aérien perd plus de 5 points de part de marché.



Entre l'Ile-de-France et la zone alpine, la progression de trafic sera de 21%. Quant aux relations zone alpine - sud de la France, le trafic augmentera de 30%.

C'est le département de l'Isère qui, tant en volume qu'en taux de croissance, bénéficiera le plus du projet; son trafic augmentera de 23%.

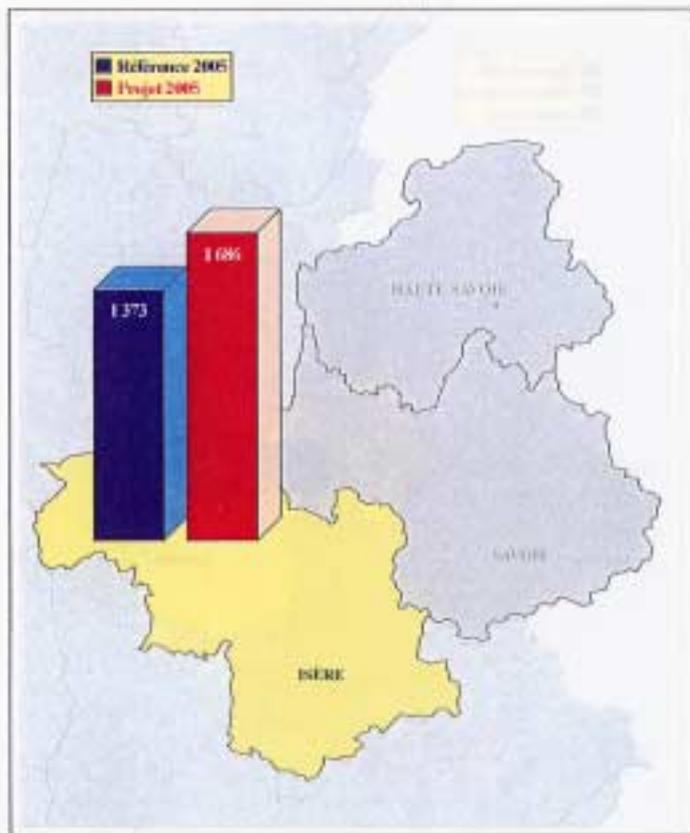
Milliers de voyages annuels deux sens confondus

	Avant projet	Après projet	Gain de trafic	Progres-sion
Ile-de-France et transit Paris ↔ Savoie	847	1017	170	+20%
Ile-de-France et transit Paris ↔ Haute-Savoie	693	812	119	+17%
Ile-de-France et transit Paris ↔ Isère	1373	1685	312	+23%
Total Ile-de-France et transit Paris ↔ zone alpine	2913	3514	601	+21%
Sud France ↔ Savoie	152	169	17	+11%
Sud France ↔ Haute-Savoie	54	100	46	+86%
Total Sud France ↔ zone alpine	206	269	63	+30%
Total national	3119	3783	664	+21%



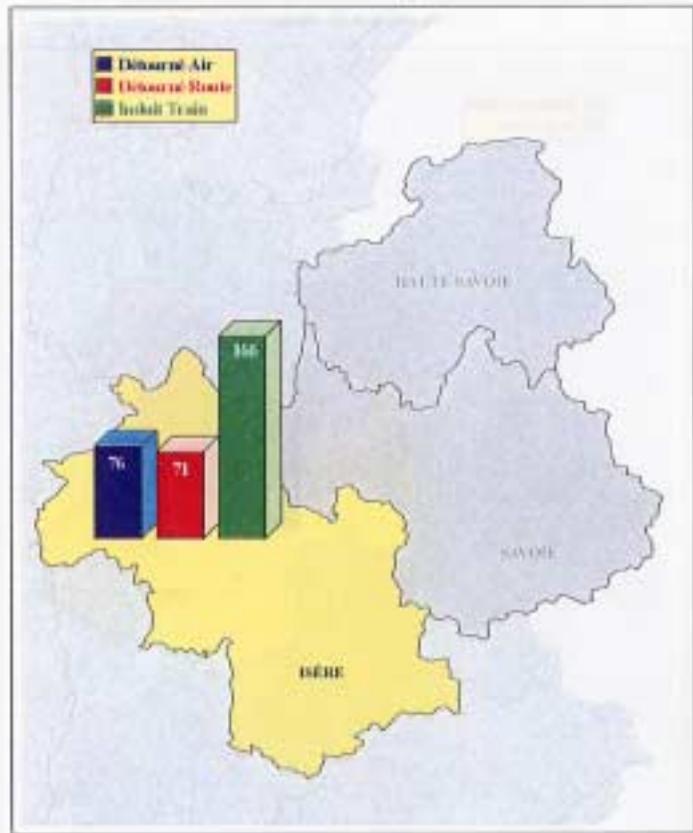
PHASAGE LÉPIN
Évolution du trafic ferroviaire TGV touchant l'ISÈRE

- en milliers de voyageurs -



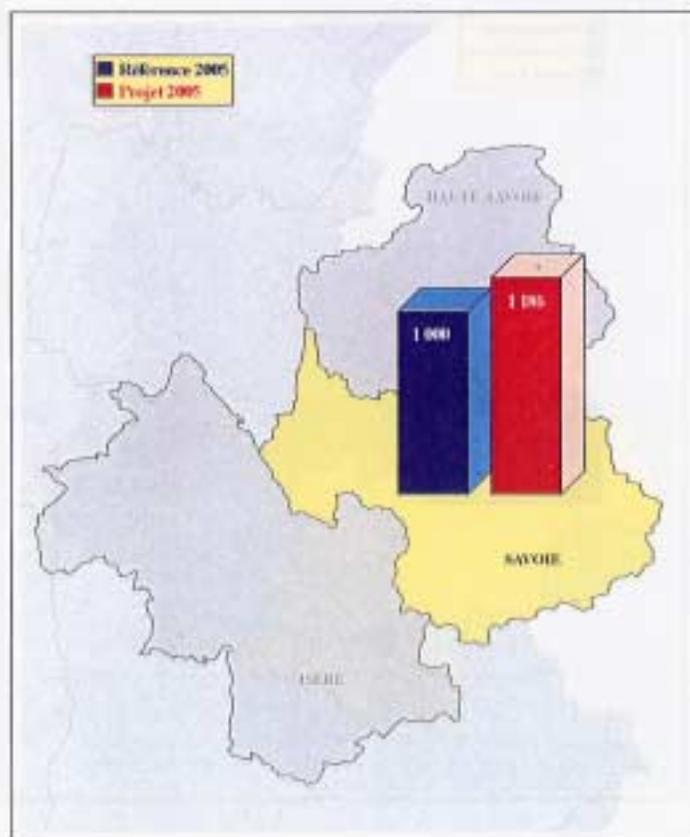
PHASAGE LÉPIN
Traffics détournés et induits "département de l'ISÈRE"

- en milliers de voyageurs -



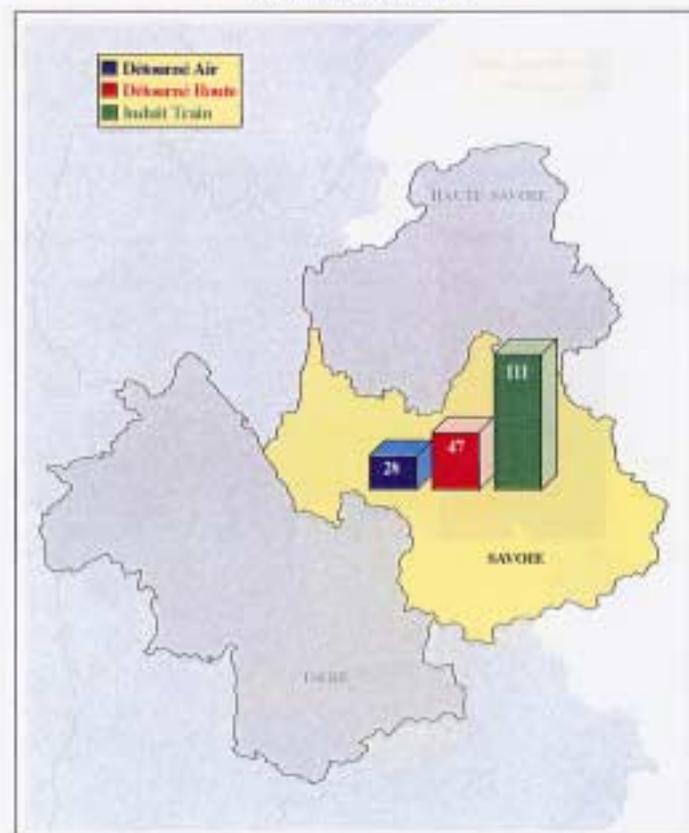
PHASAGE LÉPIN
Évolution du trafic ferroviaire TGV touchant la SAVOIE

- en milliers de voyageurs -



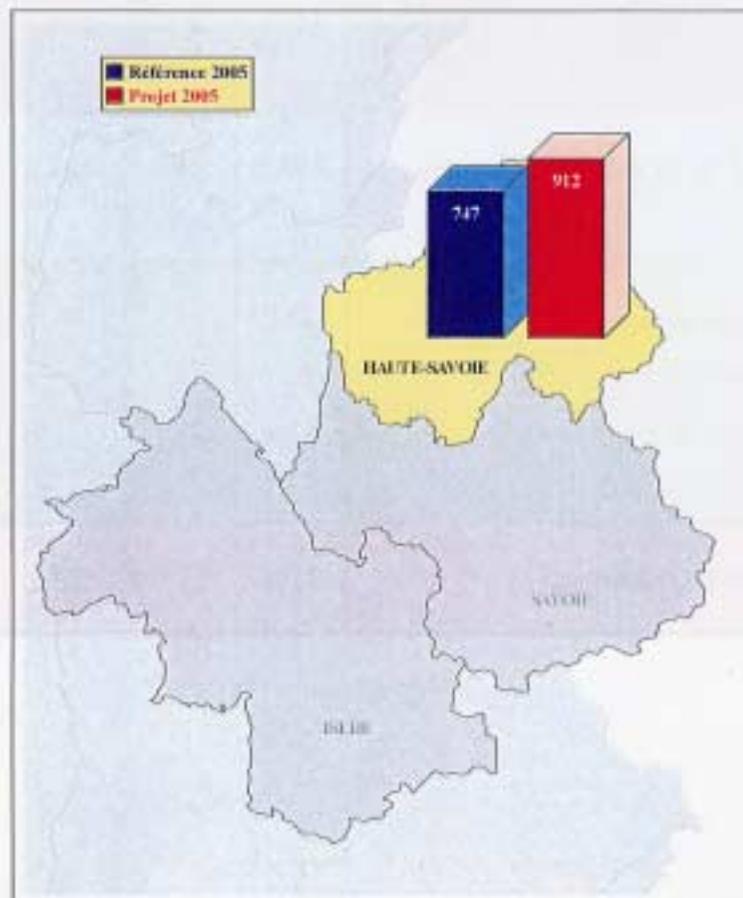
PHASAGE LÉPIN
Traffics détournés et induits "département de la SAVOIE"

- en milliers de voyageurs -



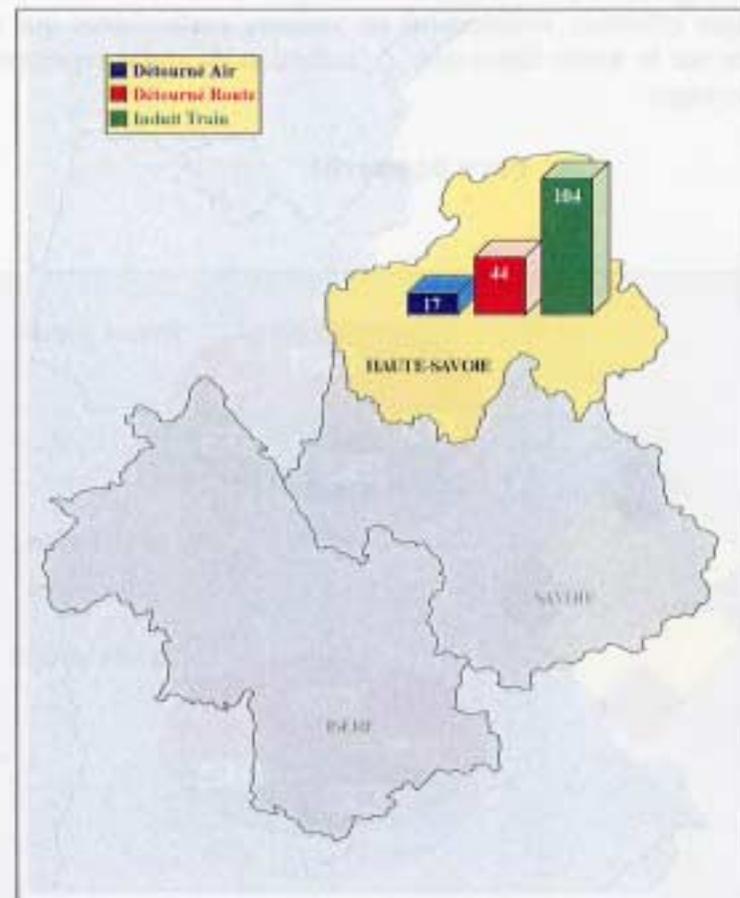
PHASAGE LÉPIN
Évolution du trafic ferroviaire TGV touchant la HAUTE-SAVOIE

- en milliers de voyageurs -



PHASAGE LÉPIN
Traffics détournés et induits "département de la HAUTE-SAVOIE"

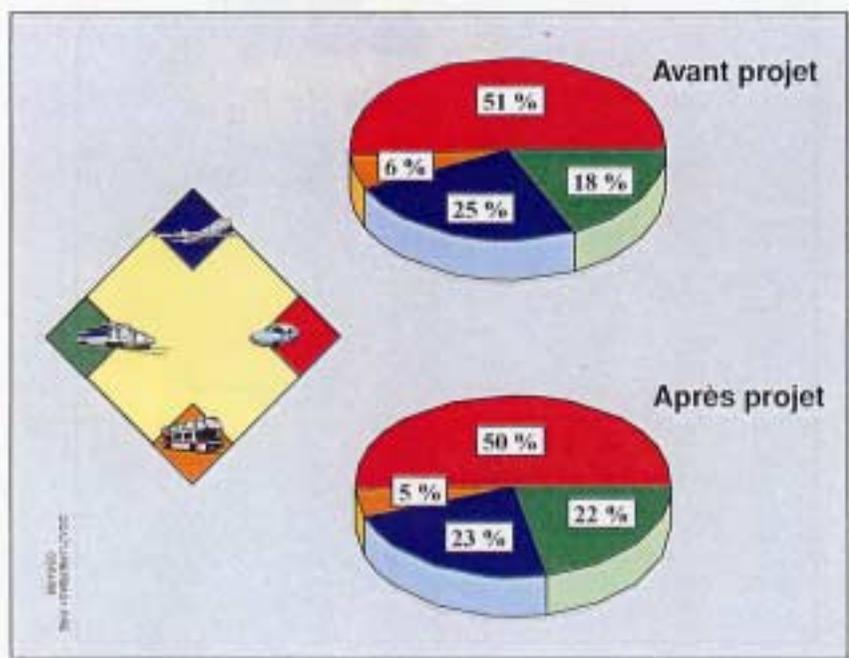
- en milliers de voyageurs -



Liaisons internationales

Le gain total de voyages, l'année de réalisation du projet, se situerait autour de 560 000 voyages. Le détourné aérien représente 39% des gains de voyages, soit près de 220 000 voyages. C'est de l'ordre de 90 000 voyages effectués initialement en voitures particulières qui se reporteront sur le mode ferroviaire. L'induction de trafic représente 225 000 voyages.

Parts de marché

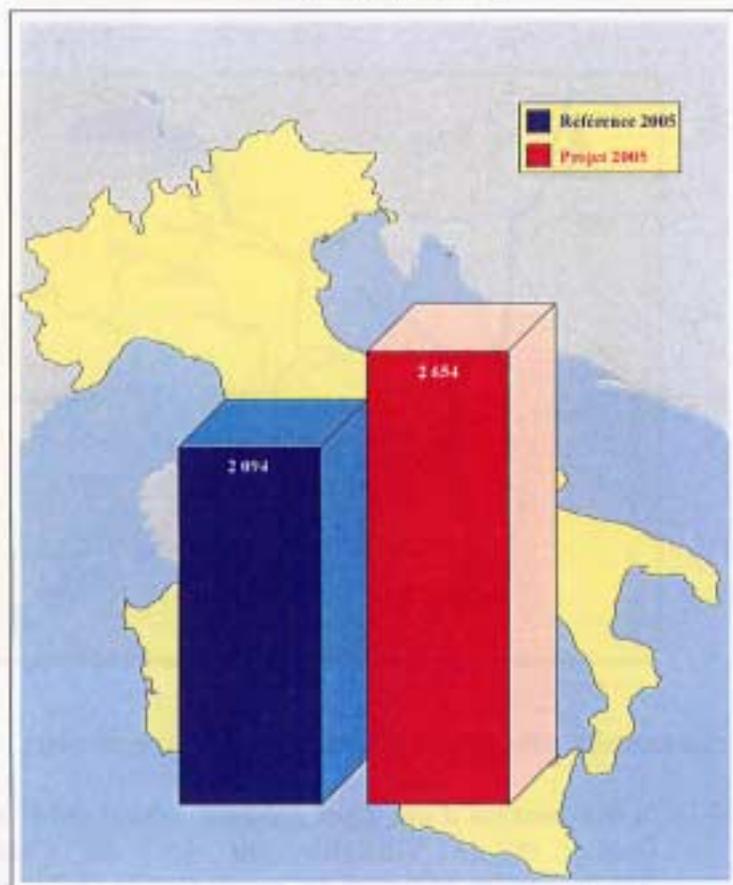


Milliers de voyages annuels deux sens confondus

	avant le projet	avec le projet	Gain de trafic	Progres-sion
Ile-de-France et transit Paris ↔ Italie	1531	1882	351	+23%
Nord de la France et Bénélux ↔ Italie	98	255	157	+160%
Région Rhône-Alpes ↔ Italie	281	311	30	11%
Sud de la France et Espagne ↔ Italie	184	206	22	+12%
Total international	2094	2654	560	+27%

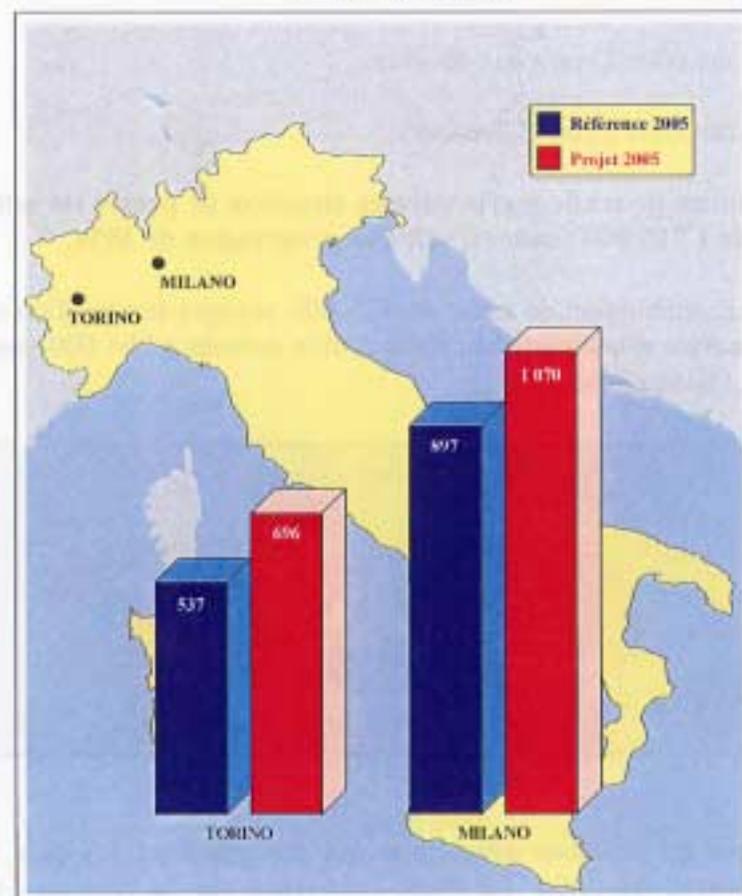
PHASAGE LÉPIN
Évolution du trafic ferroviaire international

- en milliers de voyageurs -



PHASAGE LÉPIN
Évolution du trafic ferroviaire international de TORINO et MILANO

- en milliers de voyageurs -



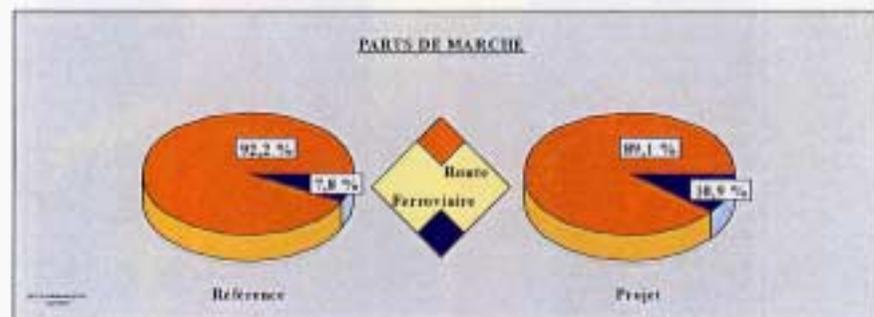
Liaisons régionales

Par rapport à la variante Apremont, les temps de parcours seraient dégradés de :

- 2 mn entre Lyon - Annecy;
- 7 mn entre Lyon - Aix-les-Bains;
- 8 mn entre Lyon - Chambéry;

Le volume de trafic ferroviaire en situation de projet est estimé à plus de 1 715 000 voyages, soit une progression de 38%.

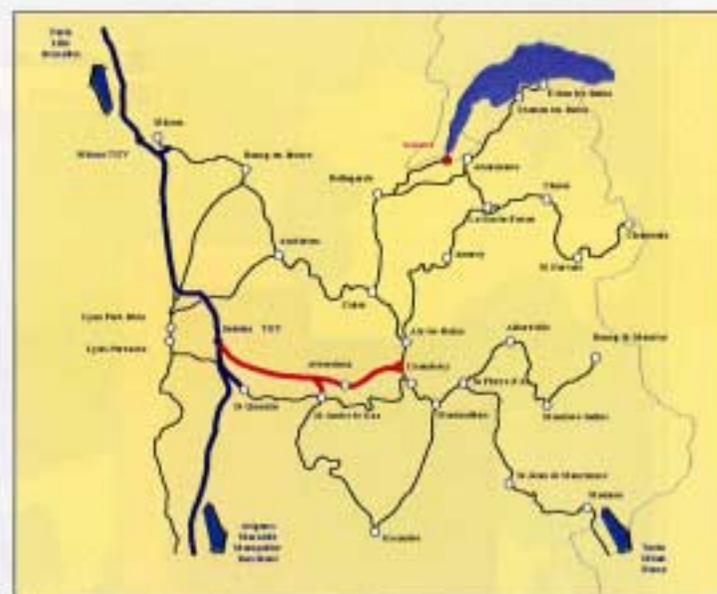
Cette augmentation de trafic de 475 000 voyages résulte d'un report vers le train d'une partie du trafic routier estimée à 294 000 voyages, soit 2,1% de ce mode.



Ce sont les relations avec Lyon qui enregistreront les plus fortes croissances de trafic. Le trafic ferroviaire sur la relation Lyon - Chambéry progressera de 58%, tandis que celui de la relation Lyon - Annecy augmentera de 39%.

4.4.2 Variante « Bretelle de Chambéry Nord »

VARIANTE CHAMBÉRY-NORD (2005)



La variante « bretelle de Chambéry nord » consiste en :

la construction d'une ligne à grande vitesse entre les secteurs de Grenay et de Villarcher, au nord de Chambéry, avec franchissement en tunnel des montagnes de Dullin et de l'Épine;

le raccordement à la ligne classique Aix-les-Bains - Chambéry, au nord vers Aix-les-Bains, au sud vers Chambéry;