

4.4.2.3 Lignes existantes

La recherche de phasages ou d'améliorations sensibles de l'existant tant au plan des infrastructures que du matériel roulant a conduit à étudier plusieurs scénarios d'utilisation des lignes existantes :

- utilisation de matériel à technique pendulaire sur infrastructures en l'état;
- utilisation de matériel à technique pendulaire sur infrastructures aménagées;
- utilisation de matériel T.G.V. non pendulaire sur infrastructures aménagées.

Les gains de temps obtenus dans les différents scénarios ne permettent pas d'envisager une refonte des dessertes. Il a donc été retenu comme hypothèse qu'il n'y aurait pas d'augmentation des fréquences, au titre du projet, sur les O/D étudiées, à l'exception de la relation Paris - Grenoble. En effet, les gains de temps, liés à l'aménagement de la ligne existante St-André-le-Gaz - Grenoble, sont supérieurs à ceux prévus dans les variantes Apremont et bretelle de Chambéry Nord.

4.4.2.3.1 Matériel pendulaire sur lignes existantes

GAINS DE TEMPS ET INVESTISSEMENTS SUR INFRASTRUCTURES EXISTANTES MATÉRIEL PENDULAIRE



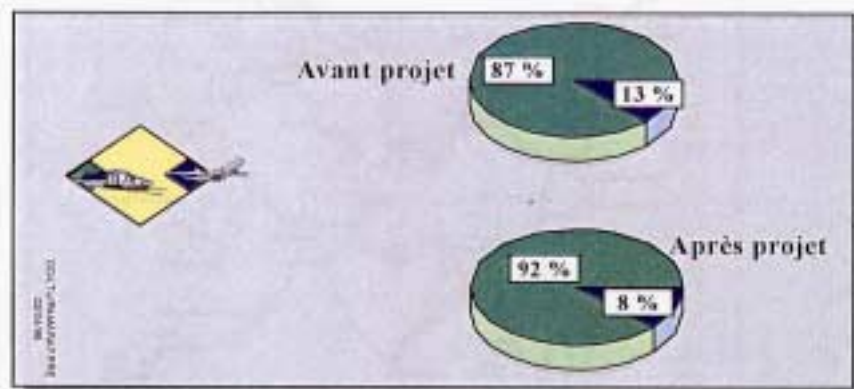
Par rapport à la situation de référence 2005, les temps de parcours à destination de Chambéry sont améliorés de 5 mn. Ceux à destination du sillon alpin nord de 7 mn. À destination de l'Italie, les gains de temps sont de 10 mn.

Si le corps d'hypothèses retenu s'avère vérifié, en situation de projet, le volume de trafic grandes lignes, sur l'ensemble des relations considérées, sera de 5,4 millions de voyages.

L'augmentation prévisible de trafic est de 210 000 voyages, soit un accroissement du trafic ferroviaire sur l'ensemble des relations concernées par le projet de 4%.

Liaisons nationales

Le gain total de voyages, l'année de mise en service de ce type de matériel, se situerait autour de 82 000 voyages. Sur les relations en concurrence air/fer, le mode aérien perd 1 point de part de marché.



Les relations Ile-de-France - zone alpine progresseront en moyenne de l'ordre de 3%, tandis que les relations Sud de la France - zone alpine croîtront en moyenne de 1%.

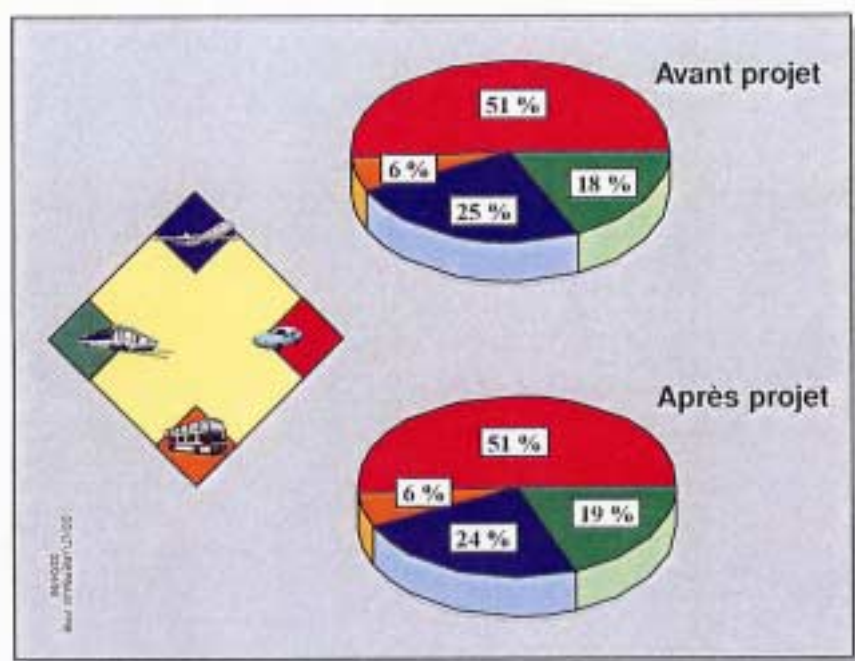
Milliers de voyages annuels deux sens confondus

	Avant projet	Après projet	Gain de trafic	Progres-sion
Ile-de-France et transit Paris ↔ Savoie	847	869	22	+3%
Ile-de-France et transit Paris ↔ Haute-Savoie	693	714	21	+3%
Ile-de-France et transit Paris ↔ Isère	1373	1410	37	+3%
Total Ile-de-France et transit Paris ↔ zone alpine	2913	2993	80	+3%
Sud France ↔ Savoie	152	154	2	+1%
Sud France ↔ Haute-Savoie	54	55	1	+1%
Total Sud France ↔ zone alpine	206	209	3	+1%
Total national	3119	3202	83	+3%

Liaisons internationales

Le gain total de voyages, l'année de mise en service de ce type de matériel, se situerait autour de 128 000 voyages. Le détourné aérien représente 37% des gains de trafic, soit 47 000 voyages. Les reports du mode routier sur le mode ferroviaire sont estimés à 27 000 voyages. L'induction de trafic est évalué à 54 000 voyages.

Parts de marché



Milliers de voyages annuels deux sens confondus

	avant le projet	avec le projet	Gain de trafic	Progrèsion
Ile-de-France et transit Paris ↔ Italie	1531	1623	92	+6%
Nord de la France et Bénélux ↔ Italie	98	108	10	+10%
Région Rhône-Alpes ↔ Italie	281	305	24	9%
Sud de la France et Espagne ↔ Italie	184	186	2	+1%
Total international	2094	2222	128	+6%

Liaisons régionales

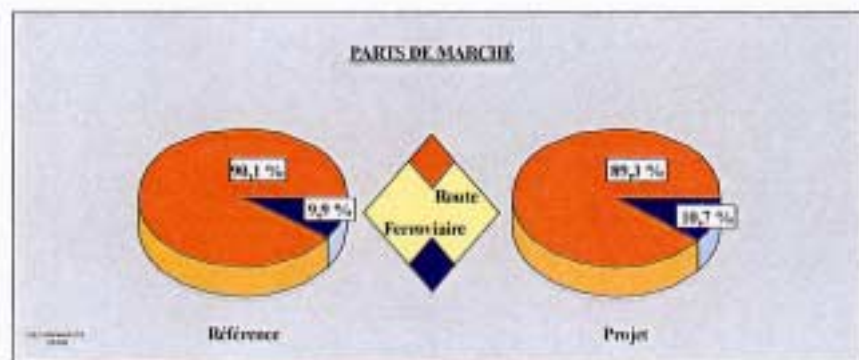
Les gains de temps prévisibles apportés par l'utilisation de matériel pendulaire sont faibles. Ils ne permettront pas d'enregistrer un report significatif du mode routier sur le mode ferroviaire. On constatera à terme des gains de temps de 2 mn à 7 mn.

Le tableau ci-après présente les principaux gains de temps.

	Lyon	Valence
Annecy	0h 06mn	0h 07mn
Chambéry	0h 03mn	0h 05mn
Grenoble	0h 04mn	0h 05mn

Le volume de trafic ferroviaire en situation de projet est estimé à 1 132 000 voyages, soit une progression de 9%.

Cette augmentation de trafic de 95 000 voyages résulte d'un report vers le train d'une partie du trafic routier estimé à 68 000 voyages, soit 0,6% de ce mode.



Les plus fortes croissances prévisibles de trafic sont sur les relations suivantes :

- Lyon - Annecy : + 19%
- Lyon - Grenoble : + 6%
- Lyon - Chambéry: + 4%

4.4.2.3.1 Matériel pendulaire sur lignes aménagées

GAINS DE TEMPS ET INVESTISSEMENTS SUR INFRASTRUCTURES EXISTANTES MATÉRIEL PENDULAIRE SUR INFRASTRUCTURE AMÉNAGÉE



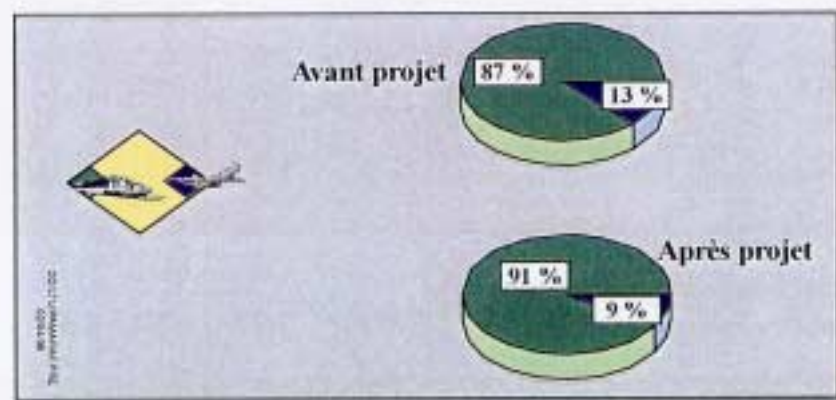
Par rapport à la situation de référence 2005, les temps de parcours à destination de Chambéry sont améliorés de 13 mn. Ceux à destination du sillon alpin nord de 21 mn. À destination de l'Italie, les gains de temps sont de 18 mn.

Si le corps d'hypothèses retenu s'avère vérifié, en situation de projet, le volume de trafic grandes lignes, sur l'ensemble des relations considérées, sera de 5,7 millions de voyages.

L'augmentation prévisible de trafic est de 450 000 voyages, soit un accroissement du trafic ferroviaire sur l'ensemble des relations concernées par le projet de 8%.

Liaisons nationales

Le gain total de voyages, l'année de mise en service de ce type de matériel, se situerait autour de 260 000 voyages. Sur les relations en concurrence air/fer, le mode aérien perd 4 points de part de marché.



Les relations Ile-de-France - zone alpine progresseront en moyenne de l'ordre de 9%, tandis que les relations Sud de la France - zone alpine croîtront en moyenne de 4%.

Pour ce qui concerne la desserte de Grenoble, l'aménagement de la ligne existante St-André-le-Gaz - Grenoble et l'utilisation de matériel pendulaire permettraient des gains de temps substantiels puisqu'ils seraient supérieurs à ceux de la variante Apremont.

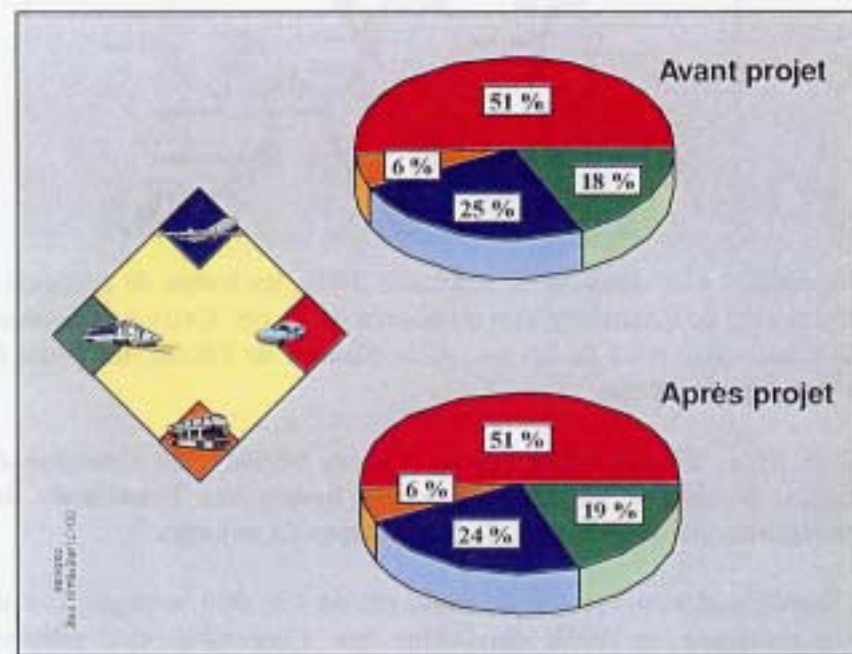
Milliers de voyages annuels deux sens confondus

	Avant projet	Après projet	Gain de trafic	Progres-sion
Ile-de-France et transit Paris ↔ Savoie	847	901	54	+6%
Ile-de-France et transit Paris ↔ Haute-Savoie	693	750	57	+8%
Ile-de-France et transit Paris ↔ Isère	1373	1514	141	+10%
Total Ile-de-France et transit Paris ↔ zone alpine	2913	3165	252	+9%
Sud France ↔ Savoie	152	158	6	+4%
Sud France ↔ Haute-Savoie	54	56	2	+4%
Total Sud France ↔ zone alpine	206	214	8	+4%
Total national	3119	3379	260	+8%

Liaisons internationales

Le gain total de voyages, l'année de mise en service de ce type de matériel, se situerait autour de 191 000 voyages. Le détourné aérien représente 42% des gains de trafic, soit 81 000 voyages. Les reports du mode routier sur le mode ferroviaire sont estimés à 36 000 voyages. L'induction de trafic est évalué à 74 000 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	1677	146	+10%
Nord de la France et Bénélux ↔ Italie	98	108	10	+10%
Région Rhône-Alpes ↔ Italie	281	313	32	11%
Sud de la France et Espagne ↔ Italie	184	187	3	+2%
Total international	2094	2285	191	+9%

Liaisons régionales

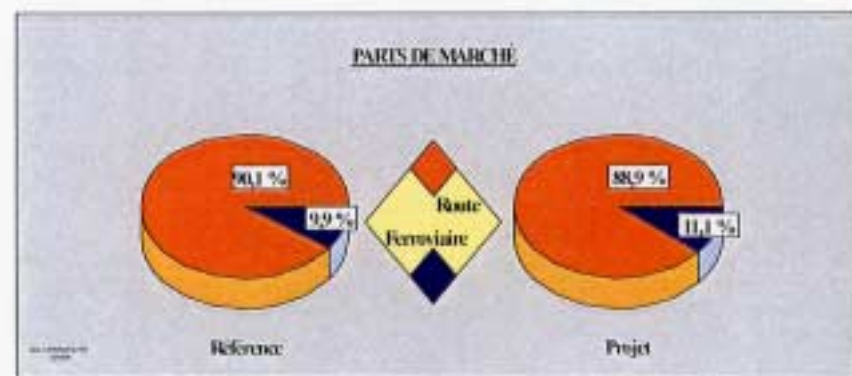
Les gains de temps prévisibles apportés par l'aménagement des lignes existantes et l'utilisation de matériel pendulaire sont faibles. On constatera à terme des gains de temps de 4 mn à 13 mn.

Le tableau ci-après présente les principaux gains de temps.

	Lyon	Valence
Ancey	0h 06mn	0h 11mn
Chambéry	0h 13mn	0h 09mn
Grenoble	0h 04mn	0h 05mn

Le volume de trafic ferroviaire en situation de projet est estimé à 1 352 000 voyages, soit une progression de 13%.

Cette augmentation de trafic de 151 000 voyages résulte d'un report vers le train d'une partie du trafic routier estimé à 105 000 voyages, soit 1% de ce mode.



Les plus fortes croissances prévisibles de trafic sont sur les relations suivantes :

- Lyon - Annecy : + 19%
- Lyon - Grenoble : + 6%
- Lyon - Chambéry: + 4%

Relation	2000	2010	2020
Lyon - Annecy	100	119	138
Lyon - Grenoble	100	106	112
Lyon - Chambéry	100	104	108



Relation	2000	2010	2020
Lyon - Annecy	100	119	138
Lyon - Grenoble	100	106	112
Lyon - Chambéry	100	104	108
Lyon - Montmélian	100	115	130

4.4.2.3.1 Matériel. non pendulaire sur lignes aménagées

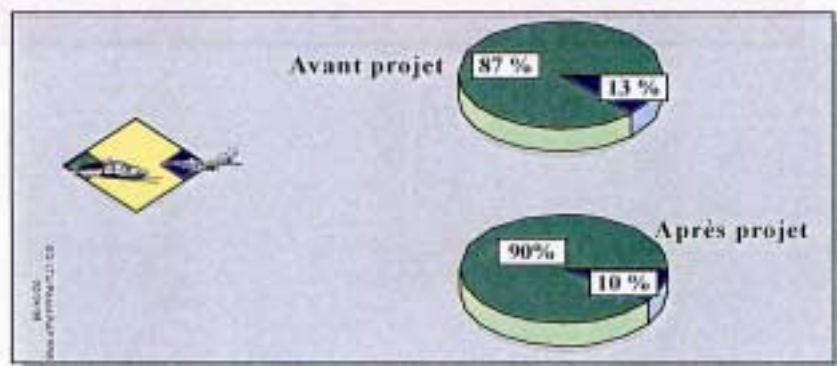
Par rapport à la situation de référence 2005, les temps de parcours à destination de Chambéry sont améliorés de 11 mn. Ceux à destination du sillon alpin nord de 19 mn. À destination de l'Italie, les gains de temps sont de 11 mn.

Si le corps d'hypothèses retenu s'avère vérifié, en situation de projet, le volume de trafic grandes lignes, sur l'ensemble des relations considérées, sera de 5,6 millions de voyages.

L'augmentation prévisible de trafic est de 350 000 voyages, soit un accroissement du trafic ferroviaire sur l'ensemble des relations concernées par le projet de 7%.

Liaisons nationales

Le gain total de voyages, l'année de mise en service de ce type de matériel, se situerait autour de 210 000 voyages. Sur les relations en concurrence air/fer, le mode aérien perd 3 points de part de marché.



Les relations Ile-de-France - zone alpine progresseront en moyenne de l'ordre de 7%, tandis que les relations Sud de la France - zone alpine croîtront en moyenne de 3%.

Pour ce qui concerne la desserte de Grenoble, l'aménagement de la ligne existante St-André-le-Gaz - Grenoble permettra des gains de temps équivalents à ceux de la variante Apremont.

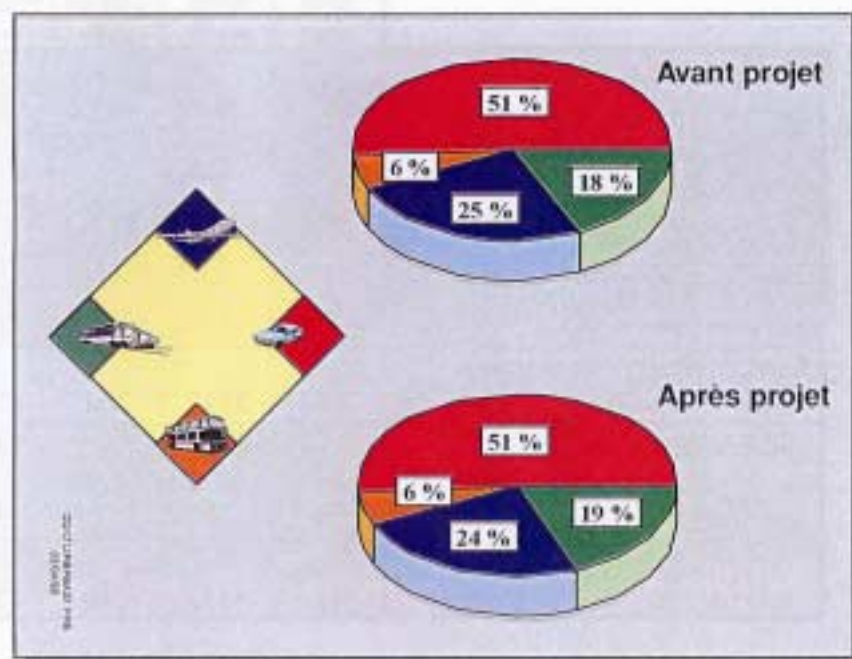
Milliers de voyages annuels deux sens confondus

	Avant projet	Après projet	Gain de trafic	Progression
Ile-de-France et transit Paris ↔ Savoie	847	888	41	+5%
Ile-de-France et transit Paris ↔ Haute-Savoie	693	739	45	+7%
Ile-de-France et transit Paris ↔ Isère	1373	1490	117	+9%
Total Ile-de-France et transit Paris ↔ zone alpine	2913	3117	204	+7%
Sud France ↔ Savoie	152	156	4	+3%
Sud France ↔ Haute-Savoie	54	56	2	+4%
Total Sud France ↔ zone alpine	206	212	6	+3%
Total national	3119	3339	210	+7%

Liaisons internationales

Le gain total de voyages, l'année de mise en service de ce type de matériel, se situerait autour de 141 000 voyages. Le détourné aérien représente 35% des gains de trafic, soit 50 000 voyages. Les reports du mode routier sur le mode ferroviaire sont estimés à 27 000 voyages. L'induction de trafic est évalué à 64 000 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	1631	100	+7%
Nord de la France et Bénélux ↔ Italie	98	108	10	+10%
Région Rhône-Alpes ↔ Italie	281	310	29	10%
Sud de la France et Espagne ↔ Italie	184	186	2	+1%
Total international	2094	2235	141	+7%

Liaisons régionales

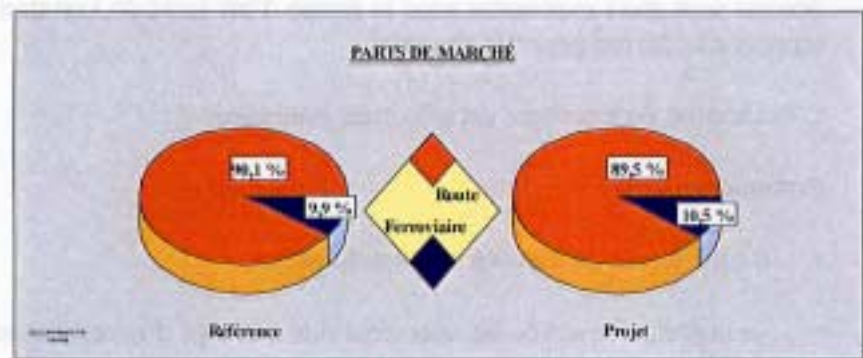
L'aménagement des lignes existantes n'apporte aucun gain de temps sur les relations régionales Lyon - Annecy et Lyon - Grenoble. Sur les autres relations, les gains de temps varient de 4mn à 10mn.

Le tableau ci-après présente les principaux gains de temps.

	Lyon	Valence
Annecy	-	0h 04mn
Chambéry	0h 10mn	0h 04mn
Grenoble	-	-

Le volume de trafic ferroviaire en situation de projet est estimé à 1 271 000 voyages, soit une progression de 6%.

Cette augmentation de trafic de 70 000 voyages résulte d'un report vers le train d'une partie du trafic routier estimé à 52 000 voyages, soit 0,5% de ce mode.



Les plus fortes croissances prévisibles de trafic sont sur les relations suivantes :

- Grenoble - Chambéry : +15%
- Lyon - Chambéry : +14%