

# **L'IMPACT DU PROLONGEMENT TGV SUR LES TRANSPORTS REGIONAUX**

**La gare de Satolas**

**Avril 1989**

# **L'IMPACT DU PROLONGEMENT TGV SUR LES TRANSPORTS REGIONAUX**

---



**La gare de Satolas**



La deuxième partie de l'étude confiée par la Direction des Transports Terrestres au C.E.T.E. de Lyon consiste à cerner les enjeux de la création d'une gare ferroviaire (TGV et trains classiques) à proximité de l'aéroport de Satolas.

Il s'agit de définir la nature et de dégrossir le volume des trafics susceptibles de transiter dans cette gare nouvelle.

Deux fonctions distinctes mais imbriquées peuvent être a priori identifiées :

- celle d'une nouvelle gare, créée de toutes pièces à 30 kilomètres à l'Est de l'agglomération lyonnaise, et raccordée à la fois au réseau TGV Sud-Est et au réseau ferré régional.

- celle d'une gare de desserte d'un aéroport international, au centre d'une interconnexion air / route / fer.

Une troisième fonction assurée indirectement par cette gare est d'augmenter l'hinterland de l'aéroport, donc son attractivité et de transférer sur Satolas - Aéroport (et gare) des voyageurs aériens utilisant actuellement d'autres aéroports.

Le but de ce dossier est d'approfondir ces fonctions et les problèmes posés.

Mais il faut signaler dès maintenant que parallèlement à cette étude - centrée sur la gare elle-même et les trafics ferrés - la région Rhône-Alpes a lancé une étude prospective sur le développement de l'aéroport de Satolas, en particulier en cherchant à cerner l'impact sur le trafic aérien d'une desserte ferroviaire intégrée à l'aéroport (impact indirect de la gare).

Il est évident que les approches de ces deux études sont éminemment complémentaires, et que l'étude du C.E.T.E., sur bien des points reprendra l'étude régionale.

# SOMMAIRE

<b><u>INTRODUCTION</u></b>	<b>P. 5</b>
<b><u>A - UNE NOUVELLE GARE REGIONALE</u></b>	<b>P. 8</b>
<b>1 - Une gare d'intérêt national</b>	<b>p. 12</b>
1.1 - l'effet gare bis	
1.2 - le report de clientèle aérienne	
<b>2 - Une gare d'intérêt régional</b>	<b>p. 16</b>
2.1 - une gare de départ régionaux	
2.2 - une gare de desserte de la zone de Satolas	
<b>3 - Un noeud de correspondance</b>	<b>p. 20</b>
<b>4 - A nouvelle gare, nouvelle mobilité</b>	<b>p. 22</b>
<b><u>B - UNE DESSERTE FERROVIAIRE DE L'AEROPORT</u></b>	<b>P. 24</b>
1 - La clientèle lyonnaise	<b>p. 25</b>
2 - La clientèle régionale	<b>p. 26</b>
<b><u>C - L'ATTRACTIVITE RENFORCEE DE L'AEROPORT</u></b>	<b>P. 30</b>
1 - Le report des aéroports régionaux	<b>p. 31</b>
2 - Le trafic charter	<b>p. 32</b>
3 - La clientèle de déroutement	<b>p. 34</b>
<b><u>D - SYNTHESE</u></b>	<b>P. 36</b>
<b><u>BIBLIOGRAPHIE</u></b>	<b>P. 41</b>

# ***INTRODUCTION***

---

**L**a première phase du prolongement de la ligne TGV Sud-Est vers la midi a été décidée en Février 1988 : il s'agit d'une section de 120 km contournant par l'Est l'agglomération lyonnaise, et rejoignant la ligne classique au niveau de Valence.

Le tracé retenu longeant l'aéroport de Satolas, a suscité une demande très forte de la part des collectivités locales pour faire accompagner ce projet par la création d'une gare TGV au niveau de l'aéroport.

La demande initiale s'est même élargie puisqu'il est maintenant acquis qu'il ne s'agirait pas de réaliser uniquement une gare TGV, mais également une gare classique à vocation locale et régionale.

Cet équipement représente un enjeu important pour le développement de l'aéroport de Satolas, son positionnement par rapport aux aéroports voisins de Genève-Cointrin et de Paris - Roissy, ainsi que plus globalement sur le développement et l'image de l'agglomération lyonnaise et de la région Rhône-Alpes.

Cette nouvelle gare sera mise en service, au moins partiellement, pour les Jeux Olympiques de 1992, pour permettre des relations TGV Satolas-Savoie : L'aéroport pourra ainsi bénéficier des retombées médiatiques de l'événement.

**L**a réalisation de la gare TGV s'accompagnera de plusieurs investissements complémentaires :

**1') L'aménagement d'une liaison directe en site propre Lyon Centre - Aéroport**, mettant la Gare de la Part-Dieu à quelques 20 minutes de l'aéroport.

La liaison actuelle entre l'agglomération et l'aéroport est assurée par des cars empruntant l'autoroute. La solution en site propre offrirait une fiabilité et une vitesse bien supérieure.

Le projet, baptisé SATORAIL, est encore à l'étude (aussi bien pour le tracé que pour le système d'exploitation : solution ferroviaire classique, métro, bus guidé ou train magnétique) et devrait être arrêté début 1990. Une première tranche de réalisation pourrait alors intervenir pour 1992.

**2') La réalisation d'un tronçon de voie classique**, rejoignant la gare de Satolas à la ligne de Lyon - St-André-le-Gaz au niveau de St-Quentin-Fallavier.

Cette voie classique, qui doublerait la voie TGV sur quelques kilomètres, est importante pour permettre des liaisons ferrées directes entre Satolas et l'Est de la région par rames classiques, en particulier avec les Savoies pour les pré et post acheminements des charters neige.

Si concernant SATORAIL, c'est la solution ferrée classique qui est retenue, ce deuxième barreau permettra un bouclage régional Roanne - St-Etienne - Lyon - Satolas - Est de la Région, et placera ainsi Satolas au centre d'un véritable réseau régional, avec interconnexion sur la ligne TGV en gare de Satolas.

Cette nouvelle infrastructure Lyon Part Dieu - Satolas - St Quentin aura, de plus, l'intérêt de créer un itinéraire alternatif pour les liaisons Lyon - Grenoble et Lyon - St André le Gaz - Chambéry au tracé actuel qui emprunte la tranchée de la Guillotière, goulot d'étranglement reconnu du réseau ferroviaire Lyonnais.

Mais pour l'instant, concernant la réalisation du tronçon Satolas - St Quentin, seuls ont été prises les décisions d'acquisitions foncières et de travaux préparatoires et conservatoires (dans la mesure où son intérêt est fortement lié aux décisions concernant SATORAIL).

Il faut également signaler qu'à l'horizon de la réalisation de cette gare, le contexte ferroviaire régional et national aura été sensiblement modifié :

- au niveau régional, la prochaine convention Région/Départements/SNCF (qui doit être signée courant 89) doit conduire à la redéfinition et au renforcement des dessertes régionales (essentiellement à partir de Lyon - Perrache).
- au niveau national ; une série de relations TGV directes à destination de Lille, du Benelux, de Rennes, de Nantes et de Rouen seront alors possibles dans le cadre de l'interconnexion des réseaux TGV (seront en service en 1994 le TGV Atlantique, le TGV Nord, le contournement Sud et Est de Paris, ainsi que les deux gares TGV de Massy et de Roissy, en région parisienne).

Interviendront également à la même époque le détournement par le contournement Est et le prolongement de la ligne nouvelle, de toutes les circulations TGV Paris - Midi et Paris - Grenoble qui desservent actuellement Lyon - Part-Dieu (respectivement à raison de 3 et 6 allers retours quotidiens) ainsi que les circulations TGV qui ne font que transiter par Lyon.

Les rôles dévolus aux deux grandes gares de Lyon (Part-Dieu et Perrache) lors de la mise en service de la gare de La Part-Dieu en 1983, ne seront pas fondamentalement changés :

- la gare de Lyon Perrache est et sera la gare origine ou terminus des trains de grand parcours desservant de nombreuses destinations (Italie, Savoies, Suisse, Franche-Comté, Alsace, Lorraine, Champagne, Ile de France, Centre, Auvergne, Limousin, Pays de Loire, Aquitaine) qui naissent ou finissent à Lyon. La gare de Lyon Perrache sera également origine ou terminus de tous les trains régionaux.
- la gare de La Part-Dieu est et sera la gare de passage de tous les trains de grand parcours desservant Lyon ; de ce fait, la gare de La Part-Dieu joue le rôle de gare de correspondance pour tout le trafic national à destination du Sud-Est et des Alpes.

Le contexte général ferroviaire à l'horizon 1992-1994 étant défini, il s'agit maintenant de comprendre le ou les rôles que remplirait la nouvelle gare de Satolas

- les fonctions qu'elle pourrait remplir,
- les flux qui seraient amenés à y transiter,
- les problèmes posés ou les éléments de réponses déjà connues,
- un ordre de grandeur des populations ou des flux de trafic concernés, sur la base des recueils de données actuellement disponibles (essentiellement les enquêtes de clientèle de l'aéroport de Satolas réalisées en 1984 et 1988, réalisée à la demande de la Chambre de Commerce de Lyon), tout en sachant que 7 ans avant l'ouverture, on ne peut prétendre disposer d'un schéma des dessertes prévisionnelles, aussi bien en ce qui concerne la gare (relations TGV ou trains régionaux) qu'en ce qui concerne l'aéroport (stratégie de développement national et international).

Côté SNCF, pour l'instant, seuls sont définis quelques grands principes :

- la gare de Satolas a pour fonction prioritaire d'assurer la desserte de l'aéroport et non d'être la troisième gare lyonnaise.
- l'offre TGV qui desservira la gare de Satolas sera dimensionnée en fonction des clientèles nationales prévisibles sur Satolas - Paris ou Satolas Nord (utilisation de la ligne nouvelle) et non en fonction de la clientèle régionale (rabattement TGV sur l'aéroport, par exemple).

LES FONCTIONS REMPLIES		LES TYPES DE FLUX CONCERNES PAR LA GARE
<b>A - UNE NOUVELLE GARE REGIONALE TGV + TRAINS CLASSIQUES</b>	1	Voyageurs au départ de la zone d'influence de la gare pour les grandes destinations Nationales
	2	Voyageurs à destination de Satolas et de sa zone d'activité, et clientèle régionale
	3	Voyageurs en correspondance dans une gare d'interconnexion TGV + trains classiques (à terme TGV-TGV)
	4	Report d'autres modes et augmentation de mobilité dues à la création de la gare et à l'effet TGV
<b>B - UN ACCES FERROVIAIRE DIRECT A L'AEROPORT</b>	1	Clients de l'aéroport de Satolas effectuant leur trajet terminal par fer (TGV, train régional, Satorail) anciennement utilisateurs de VP ou TC
<b>C - AUGMENTER L'ATTRACTIVITE DE L'AEROPORT</b>	1	Les passagers aériens au départ de la région, qui prennent actuellement l'avion dans un autre aéroport et viendront le prendre à Satolas par le TGV
	2	Ceux qui descendront de l'avion à Satolas pour effectuer un trajet terminal (éventuellement inter-régional) en TGV En particulier vols charters de neige
	3	Par une liaison performante Satolas - Roissy, faire de Satolas l'aéroport de déroutement de Roissy

**A - UNE NOUVELLE GARE**  
**REGIONALE**

# UNE NOUVELLE GARE REGIONALE



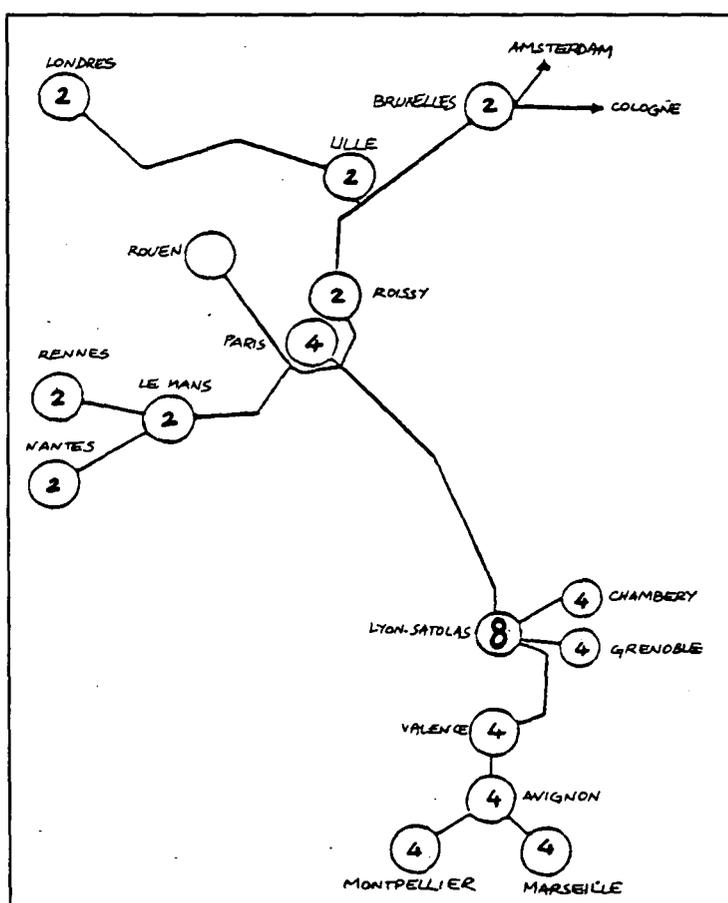
Les différentes fonctions susceptibles d'être remplies par la nouvelle gare de Satolas :

- gare d'intérêt national, par sa desserte en TGV interconnectés (qui drainera une clientèle à la fois captée des gares lyonnaises et d'autres modes de transport).
- gare d'intérêt régional et local par les différents services régionaux qui seront mis en place.
- gare de correspondances (trains régionaux sur TGV, voire à terme TGV/TGV dans le cadre d'un réseau en étoile centré sur Lyon).

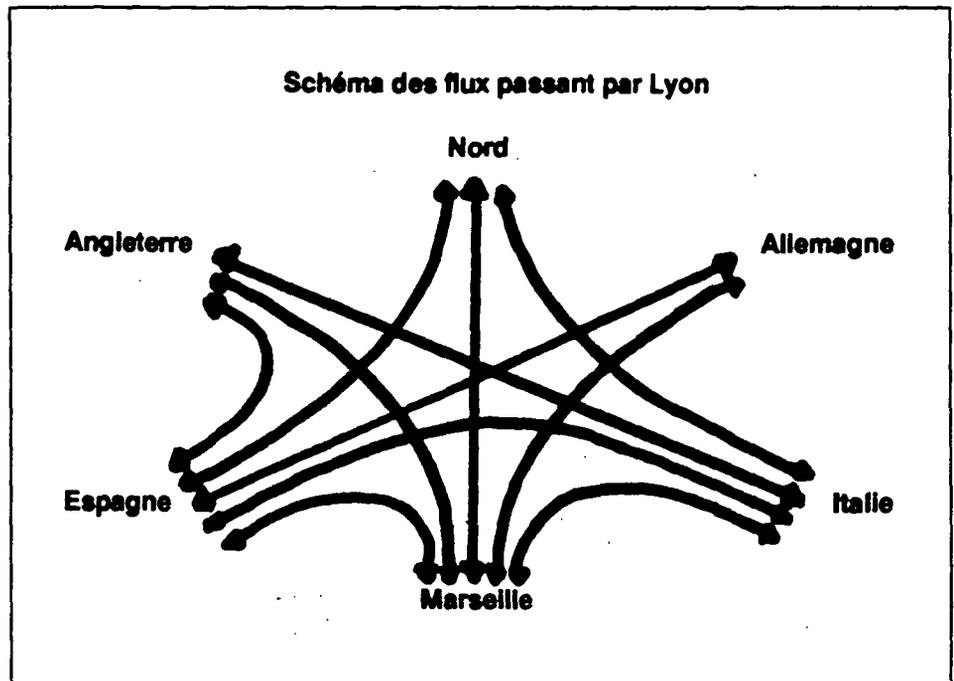
sont, bien sûr, extrêmement dépendantes de la grille de desserte qui sera mise en place.

En ce qui concerne les TGV, la SNCF a retenu pour ses études préalables la grille ci-dessous (qui a servi de base pour les simulations de la SETEC)

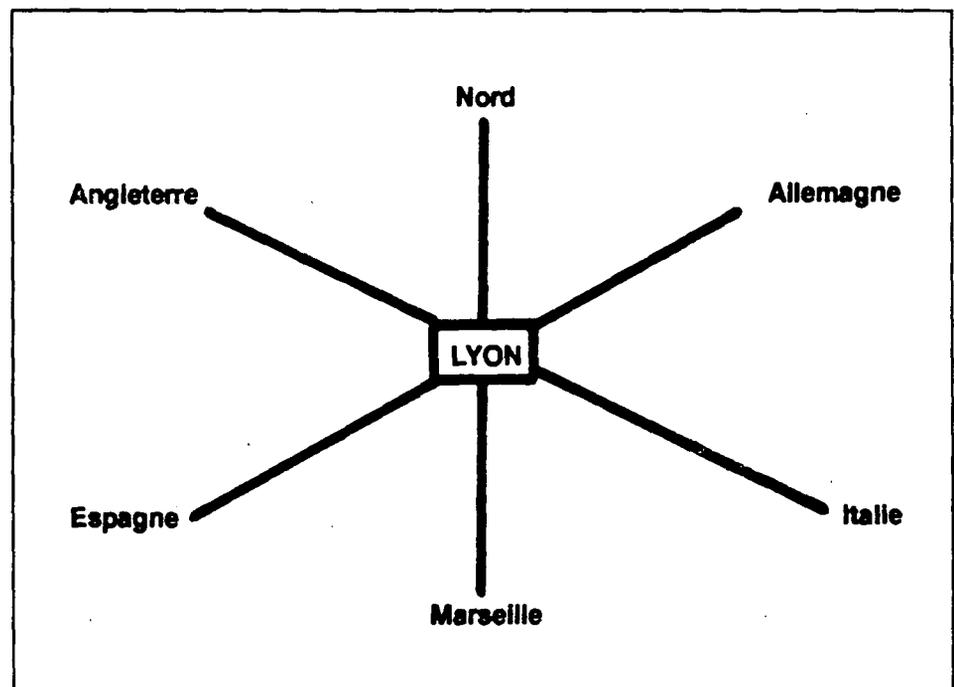
Nombre  
allers et retours  
ville à ville  
Fréquence par  
sens  
(Source SNCF)



A plus long terme, les réflexions sur la place internationale de Lyon, s'appuient sur les infrastructures qui sont en train de se mettre place (TGV Nord-Sud) comme sur les projets (TGV vers l'Italie, liaison vers Genève) pour considérer que Lyon aura les moyens de jouer un rôle de plaque tournante ferroviaire internationale, comme l'illustre le schéma ci dessous (source LET) :



voire, même, en se servant de Lyon comme point d'éclatement.



La mise en place du prolongement TGV jusqu'à Valence et l'ouverture de la gare de Satolas sont dans cette perspective les toutes premières étapes.  
Quant à l'offre régionale susceptible d'être mise en place à la gare de Satolas, sa consistance est dépendante de deux décisions de nature différente, mais reliées:

- la réalisation d'un «barreau» SATORAIL ferroviaire
- la volonté régionale de créer une offre ferroviaire par Satolas (en rabattement sur la gare ou en diamétrale Est- Ouest)

# 1 - UNE GARE D'INTERET NATIONAL

En créant de toutes pièces à l'Est de l'Agglomération Lyonnaise, une nouvelle gare reliée par TGV aux grandes destinations nationales (et internationales) Nord et Est, on intéresse plusieurs types de clientèle

-des utilisateurs actuels des gares lyonnaises de Perrache et Part-Dieu (soit en accès direct, soit en correspondance), qui auront intérêt en termes d'accessibilité (et de niveau de desserte) à utiliser la nouvelle gare.  
C'est ce qu'il est convenu d'appeler l'effet «gare-bis».

-des passagers actuels d'autres modes de transport (VP, avion) susceptibles de préférer emprunter le TGV à Satolas sur les mêmes destinations. En ce qui concerne cette gare, c'est bien sur les liaisons aériennes nationales au départ de l'aéroport de Satolas qui seront concurrencées.

-des clients entièrement nouveaux, dont la mobilité sera due à l'attractivité de l'offre ferroviaire créée.

## 1.1 - L'EFFET GARE-BIS (REPORT DE CLIENTELE FERROVIAIRE)

La mise en place d'une desserte TGV de qualité entre Satolas, Paris, le Nord et l'Ouest de la France peut attirer à la gare nouvelle, (grâce aux accès routiers en place) la clientèle d'un vaste arrière pays (utilisant actuellement les gares TGV de Lyon, Bourg ou Chambéry).

En effet compte tenu des temps d'accès à Satolas et des voiries nouvelles réalisées à l'horizon 2000 (essentiellement le barreau autoroutier Nord se raccordant sur A 42 et assurant un accès de qualité aux habitants de l'Ain) sont susceptibles d'utiliser cette gare :

- les habitants de la partie Nord du département de l'Isère (200 000 habitants),
- les habitants de la cotière de l'Ain, de Miribel à Ambérieu (85 000 habitants),
- les habitants de l'agglomération lyonnaise, situés grosso modo à l'Est du CD 300 (55 000 habitants).

**Soit un potentiel de 340 000 habitants dans la zone d'attraction de la gare (pour les relations TGV vers le Nord).**

Pour les relations TGV vers le Sud (Marseille et Montpellier, à terme le barreau Barcelone - Nice) la zone d'attraction de la gare est même plus étendue, puisqu'une partie nettement plus importante du département de l'Ain aurait intérêt à se rabattre sur la gare de Satolas plutôt que rejoindre Bourg (mal raccordé vers le Sud) ou Lyon, plus lointain.

**Population de la zone d'attraction de la gare TGV pour les déplacements vers le Sud : 485 000 habitants.**

On peut établir une estimation de la clientèle susceptible de se reporter sur la nouvelle gare à partir de la clientèle actuelle des gares lyonnaises sur les mêmes destinations (au prorata des niveaux de desserte assurée et des bassins versants des gares : si l'on considère que la zone d'attraction des gares lyonnaises couvre le périmètre de la COURLY, le bassin d'attraction de Satolas en représente environ 25 %)

Pour établir ces estimations, basées sur la clientèle SNCF rapides express en JOB 1985 (sauf pour le TGV et GRENOBLE CHAMBERY, où les trafics sont ceux de 1987 MJA) on a retenu les coefficients de croissance du trafic ferré suivants :

- + 5 % par an sur Lyon-Paris
- + 2 % sur les autres lignes

Destinations	Clientèle Lyon 1985	Fréquences		Poids Satolas		Clientèle Satolas	
		Lyon 1987-1988	Satolas projet	% fréquence	% bassin	par jour en 1985	annuelle en 1994
Paris	13 000	29	4	12	25	400	197 000
Lille	300	4	2	33	25	25	7 500
Nantes	220	5	2	28	25	15	4 500
Marseille	1 220	15	4	21	25	65	19 000
Montpellier	500	16	4	20	25	25	7 500
Avignon	800	15	4	21	25	40	12 000
Chambéry	500	12	4	25	25	30	13 000
Grenoble	1 100	13	4	23	25	60	26 000
						<b>TOTAL .....</b>	<b>286 000</b>

Les estimations SETEC, par modélisation, prévoient pour 1994 une clientèle de la gare de Satolas captée sur les autres gares Lyonnaises sensiblement plus importante et ainsi évaluée :

Destination	Clientèle reportée 1994
Paris + Banlieue	213
Nantes	5
Lille	7,8
Valence + Avignon	9,2
Marseille + Nice	71,7
Savoie + Isère	44,2
CDG (correspond.)	-
Londres-Bruxelles	24,7
<b>TOTAL</b>	<b>367</b>

(en milliers de voyages/an)

Les principales différences entre les deux estimations viennent de destinations non prises en compte dans l'étude CETE, en particulier Nice et les destinations internationales : Bruxelles et Londres.



## Commentaires

A priori la SNCF n'envisage pas du tout de faire de Satolas la troisième gare TGV de l'agglomération lyonnaise.

Il s'agit pour elle d'une gare justifiée essentiellement pour la desserte de l'aéroport. En conséquence, les horaires TGV assurés au départ de la gare de Satolas seront calés sur les besoins de l'aéroport et non sur les besoins des déplacements d'affaires ou personnels des habitants du secteur (du moins tant que la saturation des circulations TGV à la Part-Dieu n'est pas atteinte).

Il reste une opportunité d'étoffer la desserte TGV de la gare de Satolas indépendamment des stricts besoins de l'aéroport, c'est d'en faire l'**arrêt technique d'accouplement et de découplément** de circulation en rames doubles Savoie / Midi ou Savoie / Grenoble ou Grenoble / Midi.

Depuis leur mise en place, la plus grande partie des circulations TGV fonctionnent en rame double sur la voie nouvelle, se séparant ou s'accouplant pour leurs directions définitives.

Ces manoeuvres ne peuvent se faire que dans les gares spécialement équipées et qui bénéficient ainsi d'arrêts techniques étoffant substantiellement leur desserte. Dans le cas - non encore envisagé actuellement - où l'intérêt transport justifierait de telles circulations couplées pour les TGV au delà de Lyon, Satolas serait certainement la gare la mieux à même de répondre à ce besoin.

## 1.2 - LE REPORT DE CLIENTELE AERIENNE

En 1984, 2 % de la clientèle de l'aéroport de Satolas utilisait l'avion pour un déplacement au départ de la zone d'attraction définie plus haut et à destination de:

- Paris Centre
- ou Secteur de Roissy (département 95 + 77)
- ou Secteur de Massy (département 91)

Cette clientèle pourrait tout à fait se reporter sur le TGV, en cas de desserte dans les créneaux comparables aux liaisons aériennes nationales.

**Clientèle air (Zone de Satolas) - Paris en 1984 : 50 000 voyageurs par an**

Soit en 1994, sur la base d'une évolution du trafic aérien de 5 % par an :

**Clientèle air ou TGV (Zone de Satolas) - Paris 1994 : 80 000 voyageurs par an.**

L'étude de la Région sur l'évolution de l'aéroport a simulé l'ensemble des reports air - fer prévisibles, concernant l'agglomération lyonnaise, avec les résultats suivants en milliers de passagers/an (année 1994)

Concurrence voie aérienne/voie de surface dans l'agglomération lyonnaise.

Trafic perdu sur :		
- Nantes	- 5,3	
- Lille	- 4,6	
- Marseille - Nice	- 18,0	
- CDG (transit)	- 6,0	(-16,5)*
- Paris	- 44,7	
- Londres - Bruxelles	- 7,1	
<b>TOTAL</b>	<b>- 85,8</b>	<b>(-96,3)*</b>

\* Trafic dans l'hypothèse où la liaison aérienne Satolas-Roissy est supprimée

## **2 - UNE GARE D'INTERET REGIONAL**

Indépendamment des déplacements nationaux ou internationaux, la nouvelle gare peut remplir des fonctions d'ordre strictement régional (sous réserve de la réalisation des infrastructures correspondantes : sections de voies classiques et couplage d'une gare régionale avec la gare TGV)

-en permettant aux résidents du secteur des liaisons ferrées vers les différents pôles de la région (gare origine)

-en assurant une desserte ferroviaire de la zone d'activités de Satolas (gare destination)



### **2.1 - UNE GARE POUR DES DEPARTS REGIONAUX**

Différentes liaisons régionales seront possibles au départ de la gare de Satolas par TGV (de façon limitée) et par dessertes classiques.

On sait que l'utilisation du TGV pour des relations régionales est contingentée par la SNCF, qui donne priorité à la clientèle de bout en bout. C'est néanmoins une possibilité intéressante pour la clientèle régionale, puisque les services TGV représentent souvent les dessertes les plus rapides (quoique mal positionnées pour les besoins régionaux).

En fonction des liaisons effectivement assurées, la possibilité existerait alors de liaisons régionales TGV entre Satolas et Valence, Chambéry, Annecy, voire même Mâcon et Le Creusot.

L'étude régionale SETEC a chiffré à 44 000 voyageurs/an, la clientèle régionale entre Satolas et (Savoie + Isère), détournée de la gare de la Part Dieu.

La desserte de Satolas par trains classiques suppose la réalisation des «barreaux» ferrés Satorail et Satolas - St Quentin, ce qui permettra alors la mise sur pied de dessertes régionales vers Chambéry + Annecy, Grenoble, St Etienne et Roanne (de la compétence de la Région)

La clientèle générée par la zone d'attraction de la gare pour des déplacements ferroviaires régionaux correspondra

-à des reports de clientèle régionale existante, utilisatrice actuelle des gares lyonnaises

-à des reports de clientèle routière, particulièrement sur les liaisons où le fer sera en bonne position concurrentielle, comme

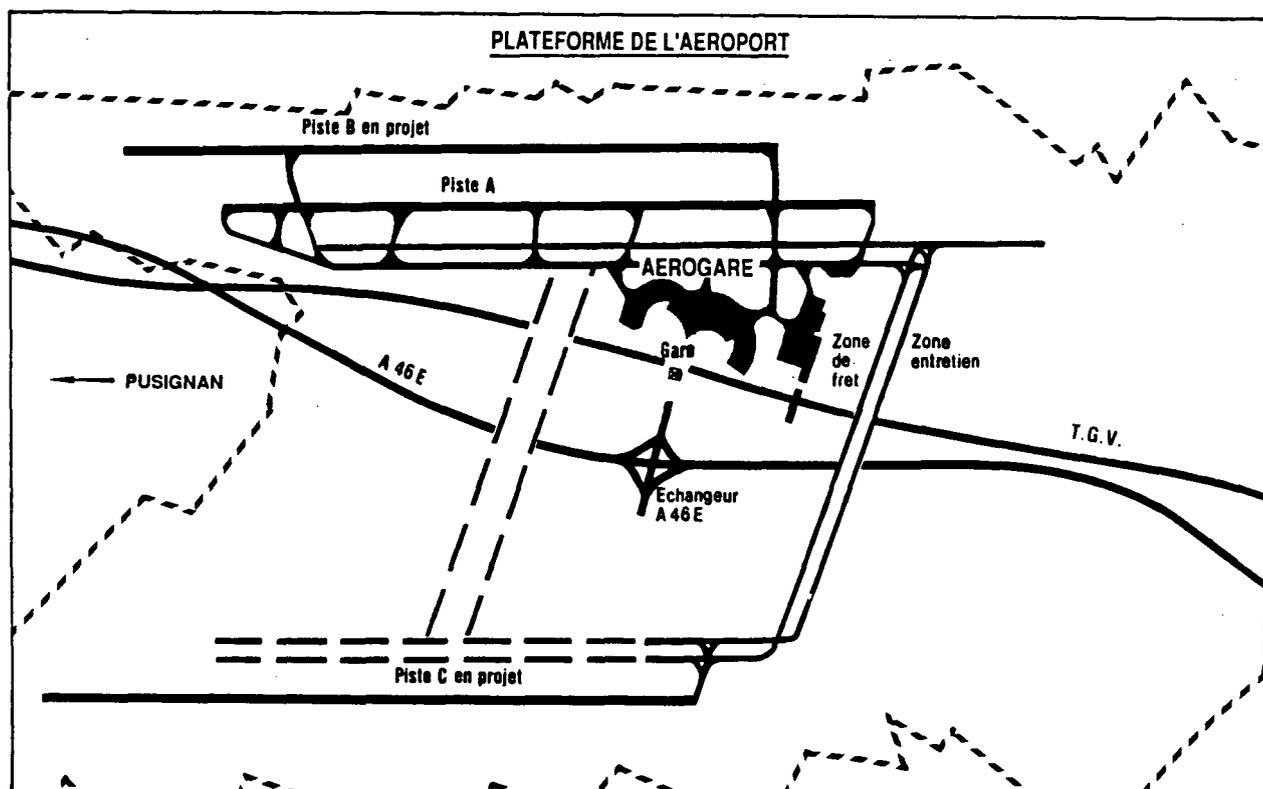
Satolas - Valence (moins de 40 mn en TGV)

Satolas - Roanne

## 2.2 - UNE GARE DE DESSERTE DE LA ZONE D'ACTIVITES DE SATOLAS

Indépendamment des trafics liés à l'aéroport lui-même (clientèle aérienne, visiteurs, accompagnateurs) le secteur de Satolas génère, en tant que zone d'activités un nombre important de migrations alternantes.

Actuellement, le nombre total d'emplois liés aux activités fonctionnelles de l'aéroport s'élève à 3 000 (2 000 pour l'aéroport lui-même, 1 000 pour la zone de fret). L'objectif de développement de l'aéroport prévoit 4 000 emplois à terme.



Source AGURCO / DDE / SEMALY

Par ailleurs, différents projets d'aménagement d'une zone d'activités internationales sont à l'étude (favorisée par la complémentarité des infrastructures de transport prévues).

Le nombre d'emplois correspondant actuellement retenu est de 1200 à l'horizon 1994.

Un des rôles de la nouvelle gare sera donc d'assurer (en partie) les migrations alternantes des 5 200 employés du site.

On ne possède bien sûr aucune indication sur les dessertes nécessaires à cet horizon.

Tout au plus peut-on rappeler, les résultats du recensement de 1982, concernant les employés d'alors de l'aéroport (1615 emplois, 1295 migrants recensés au fichier MIGRAL pour les communes de Satolas et Colombier-Saugnieu)

Origine des employés migrants  
de Satolas en 1982

Département de l'Isère	39 %
dont Ville Nouvelle Isle d'Abeau	11 %
<hr/>	
Département du Rhône	59 %
dont Lyon + Villeurbanne	10 %
dont Vaulx - Décines - Meyzieu	10 %
dont autres communes de l'Est*	23 %

(\* communes de l'Est Lyonnais : Bron + St Priest + Chassieu + Genas + Pusignan + St Laurent de Mure + St Bonnet de Mure)

Près de la moitié des employés habitaient donc en 1982, entre Lyon et Satolas, dans l'une ou l'autre des communes susceptibles d'être traversées par la desserte Satorail.

Un autre pôle important d'implantation était la Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau (sensiblement limitée en 1982 au site de Villefontaine) secteur qu'il sera possible de desservir par la gare de l'Isle d'Abeau.

Si l'on estime qu'en 1994, la structure des migrations alternantes sera semblable à celle de 1982, et que le taux d'utilisation de Satorail sera de

- 30 % pour les résidents de Lyon, Villeurbanne, Vaulx en Velin, Décines, Meyzieu

- 15 % pour les autres communes de l'Est Lyonnais,

C'est une clientèle annuelle pour Satorail d'environ 250 000 voyageurs pour ce motif qu'il faut compter.

La combinaison de dessertes Lyon-Satolas et Satolas-l'Isle d'Abeau, que répondrait à la majorité des déplacements des migrants de l'aéroport, permettrait d'envisager des liaisons Lyon-Bourgoin via Satolas, voire même St Etienne-Lyon-Bourgoin (renforcement de dessertes régionales n'empruntant pas la tranchée de la Guillotière), qui pourraient répondre à des besoins de déplacements «passe-Lyon» non encore desservis.

La clientèle de Satorail concernant les déplacements des employés de l'aéroport et de sa zone d'activités en 1994, a également été estimé par la DDE du Rhône \*

- employés de l'aéroport : de 150 000 à 300 000 voyageurs

- employés du centre d'affaires : de 120 000 à 190 000 voyageurs

De même la DDE a estimé le trafic des accompagnateurs et visiteurs (par analogie avec l'aéroport de Zurich) entre 67 et 150 000 voyageurs.

\* (estimation SETEC, été 89 : pour les employés de l'aéroport : 100 000 voyageurs)

### **3 - UN NOEUD DE CORRESPONDANCE ENTRE TGV ET RESEAU REGIONAL**

La desserte ferroviaire de l'aéroport de Satolas à la fois par des circulations TGV Nord - Sud et par des circulations régionales en provenance des principales métropoles de la région (St- Etienne - Lyon, Chambéry, Grenoble) offrirait la possibilité d'aménager dans la nouvelle gare, des échanges entre trains régionaux et nationaux, en complément du réseau de correspondance existant déjà dans les gares lyonnaises.

Cette perspective a peu d'intérêt pour l'Ouest de la région Rhône Alpes, dont les correspondances resteront plus rapides d'accès à Lyon - Part Dieu ou Perrache. Par contre, cette possibilité serait particulièrement intéressante pour les trains en provenance de l'Est de la Région (Savoie et Haute Savoie) : l'aménagement de la correspondance à Satolas permettra de gagner du temps pour ces voyageurs en correspondance vers le Sud comme vers le Nord.

Elle sera à étudier très sérieusement dès que le prolongement de la ligne TGV au delà de Valence sera à l'étude (la question de la desserte TGV de Valence à cette échéance n'est pas encore tranchée).

En effet actuellement les relations Savoies - Méditerranée sont assurées par des trains de long parcours originaires de Genève, empruntant la ligne du Sillon Alpin jusqu'à Valence (par Bellegarde, Culoz, Aix, Chambéry et Grenoble) puis descendant la Vallée du Rhône.

Valence se trouve donc être le point de correspondance entre la desserte du Sillon Alpin et les liaisons Nord-Sud sur la Vallée du Rhône, TGV compris.

Mais à terme avec la réalisation du prolongement TGV complet, et donc l'évitement de la gare de Valence par les TGV Paris - Midi, se posera la question du point de correspondance entre le Sillon Alpin et les circulations TGV Nord - Sud.

Les instances locales réfléchissent à la création d'une gare TGV à la jonction de la ligne Sud-Est avec la ligne classique Grenoble - Valence, au niveau de St-Marcel-les-Valence.

En fonction des solutions retenues, l'organisation des correspondances de la Savoie sur l'axe Nord-Sud en gare de Satolas pourrait s'avérer plus intéressante que par Valence et être une fonction supplémentaire de la nouvelle gare.

Le bassin de population savoyard potentiellement concerné par l'aménagement de correspondance vers le Sud en gare de Satolas se monte à 800 000 habitants.

Par contre, dans les perspectives de développement à long terme du réseau ferré régional, deux autres dossiers auront des répercussions sur l'aménagement des correspondances en gare de Satolas :

1 -L'amélioration indispensable de la ligne entre St André Le Gaz et Chambéry, prévue au contrat Etat/Région est un préalable à tout renforcement des services sur cet axe.

2 -Les projets de ligne nouvelle TGV à destination de l'Italie.

3 -La proposition suisse d'améliorer la desserte de Genève, en construisant un tronçon direct Genève - Bourg en Bresse, permettra des améliorations sensibles des liaisons Genève - Lyon (temps prévu : 1 h), et par là même, l'aménagement de correspondances à la Part Dieu sur des TGV Nord - Sud pour les Genevois (ce qui déléstera le sillon alpin d'une partie de sa clientèle)

(Il faut signaler que, si l'amélioration des relations régionales relèvera en 1994, de la compétence de la Région, conformément à la future convention, la réorganisation de relations longue distance comme les Savoie - Méditerranée restera du ressort commercial de la SNCF)

Malgré ces points d'interrogation sur l'organisation des services à moyen terme, on peut rappeler que la clientèle du sillon Alpin (hors Genève et Grenoble) vers la méditerranée (toutes destinations au delà de Valence, vers la Côte d'Azur et le Languedoc) était en 1988 de 315 000 voyageurs (2 sens) soit une prévision de **350 000 voyageurs en 1994.**

(La SETEC, dans ses estimations complémentaires de l'été 89, a chiffré à 118 000 une partie de ce trafic)

## 4 - A NOUVELLE GARE, NOUVELLE MOBILITE

C'est là, la dernière fonction liée à la création de la gare par elle-même, qu'il convient d'examiner :

La création du TGV Sud-Est a amené à la SNCF une augmentation de clientèle composée, sur Paris Lyon :

. pour moitié, de voyageurs se déplaçant auparavant par la route ou par l'avion,

. pour moitié, de voyageurs ferrés se déplaçant plus fréquemment qu'auparavant (augmentation de mobilité), et de voyageurs nouveaux, ne se déplaçant pas auparavant sur la relation et véritablement « mis en mouvement » par l'attrait d'une offre transport nouvelle et performante.

La création même d'une gare nouvelle et son raccordement au réseau TGV va susciter, selon les mêmes mécanismes, l'émergence d'une clientèle nouvelle, qui sera constitué de la même façon de reports d'autres modes et de clientèle purement induite.

On a chiffré plus haut le report à attendre de clientèle aérienne. En ce qui concerne le trafic routier, on peut penser qu'il sera plus faible :

A titre de comparaison, on retiendra (**Source : enquête OEST**) que l'arrivée du TGV à Lyon a modifié ainsi les parts de marché des différents modes de transports sur les liaisons entre l'Agglomération Lyonnaise et la Région Parisienne.

### Parts de marché des modes

	1981	1984	Variation 1984/1981
Fer	40 %	72	+ 32 %
Air	31	7	- 24 %
Route	29	21	- 8 %

Ce report des différents modes, ainsi que la clientèle induite seront d'autant plus importants que l'offre en place (créneaux, fréquences, destinations) sera attractive.

L'étude régionale a chiffré cette clientèle nouvelle à **22 000 voyageurs par an.**

**B - UNE DESSERTE**  
**FERROVIAIRE DE L'AEROPORT**

# UN ACCES FERROVIAIRE DIRECT A L'AEROPORT



**E**n 1988, les trajets terminaux des passagers de l'aéroport de Satolas étaient effectués par les modes de transport suivants :

. à 14 % en transports collectifs  
soit 9 % par les bus «Colibri» desservant Lyon  
2 % par les cars de Grenoble  
3 % par d'autres cars

. à 85 % en voiture  
soit 26 % en voiture personnelle  
9 % en voiture de location  
14 % en taxi  
36 % par dépose

. à 1 % par d'autres modes.

(Il faut préciser que les utilisateurs du Colibri sont à 60 % des passagers originaires du Rhône et pour 15 % originaires des autres départements de la région, les 25 % restants provenant d'autres origines).

La répartition modale va être considérablement modifiée par l'offre de transport nouvelle que représentera

- la liaison en site propre Lyon - Satolas mettant le centre de Lyon à 20 minutes de l'aéroport.

- des relations TGV directes, utilisant la ligne nouvelle, entre Satolas et les autres gares TGV de (pour autant que les dessertes existeront)

- . Montchanin
- . Mâcon
- . Valence
- . Montélimar

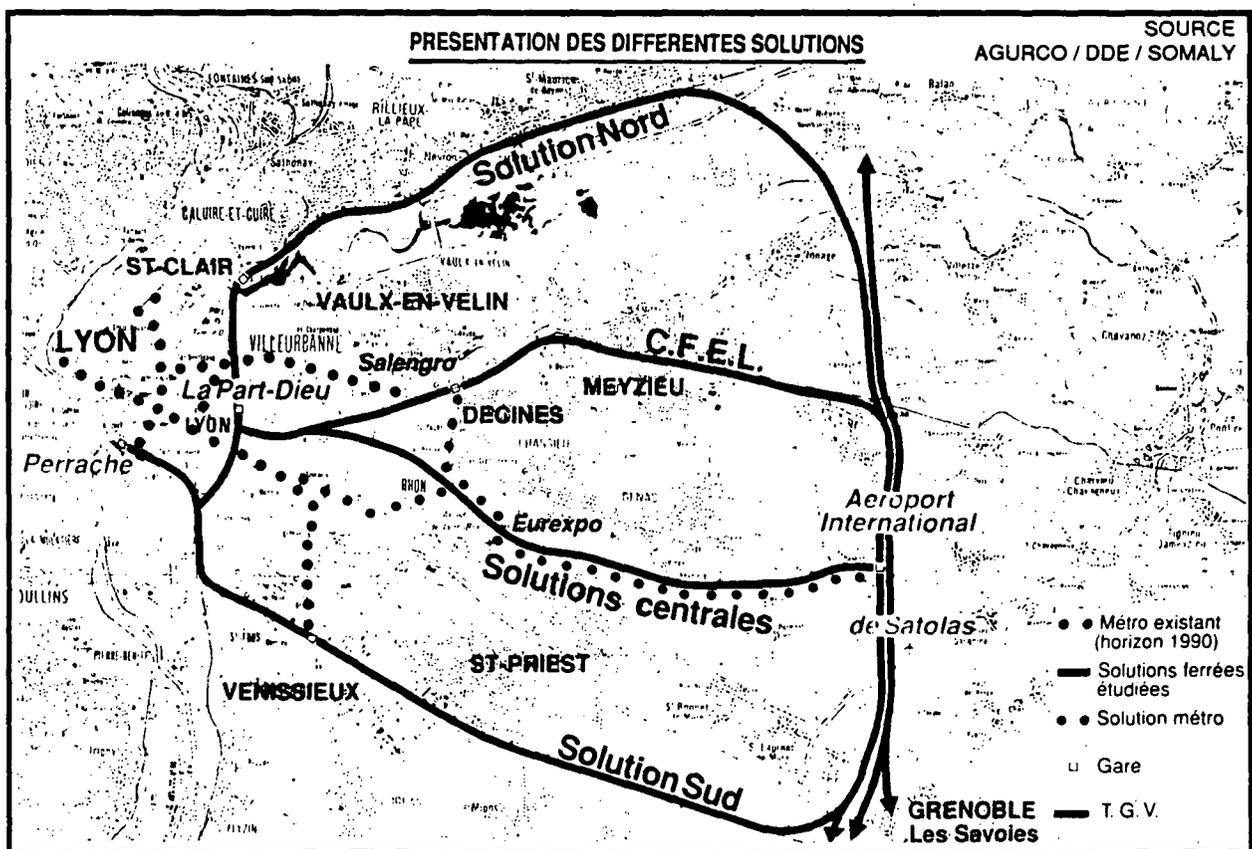
- des relations TGV directes par voie classique pour les principales destinations desservies en Rhône-Alpes

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

- des dessertes régionales complémentaires pour les villes déjà citées ainsi que pour St-Etienne et Roanne (dans l'éventualité de la réalisation d'un Satorail ferroviaire).

# 1 - LA CLIENTELE LYONNAISE

Le cas particulier de Satorail et de son poids sur les trajets terminaux lyonnais a fait l'objet d'études spécifiques, qui ont chiffré les clientèles susceptibles d'être attirées sur cette liaison en fonction des variantes d'itinéraires et d'exploitation retenues.



Les estimations de clientèle avancées à l'heure actuelle varient entre  
**363 000 passagers annuels (chiffre DDE)**  
 et **650 000 passagers annuels (chiffre SEMALY)**

Ces chiffres étant extrapolés de la clientèle actuelle de Satolas, comprennent à la fois des usagers de l'agglomération lyonnaise et des usagers régionaux.

[Il n'a pas été tenu compte dans ces estimations de la clientèle des accompagnateurs de passagers aériens]

## 2 - LA CLIENTELE REGIONALE

Concernant les autres pôles de la région origine ou destination de déplacements aériens à Satolas, l'enquête effectuée en 1988 permet de reconstituer la ventilation géographique des passagers de l'aéroport.

C'est ainsi que les 3,2 millions de voyageurs ayant transité à Satolas en 1988 avaient globalement les origines suivantes :

Département d'origine		Dont agglomération de	
Rhône	1 565 000		
Loire	215 000	Roanne	20 000
		St Etienne	145 000
		St Chamond	25 000
Ardèche	30 000		
Drôme	65 000	Valence	55 000
		Montélimar	15 000
Isère	575 000	Grenoble	340 000
Savoie	120 000	Chambéry	50 000
		Aix	15 000
Haute-Savoie	140 000	Annecy	105 000
Ain	125 000		
Saône-et-Loire	80 000	Mâcon	40 000
		Montchanin	25 000

Les prévisions de la DGAC estiment que le trafic total de Satolas en 1993 sera de 3,6 millions de passagers\*.

(Il faut donc augmenter tous les trafics indiqués dans le tableau d'un facteur 1,12).

Les chiffres ci-dessus, une fois actualisés, représentent le potentiel de clientèle de

\*chiffre revu à l'été 89

la desserte ferrée de Satolas.

Leur plus ou moins bon report sur un transport ferré dépendra

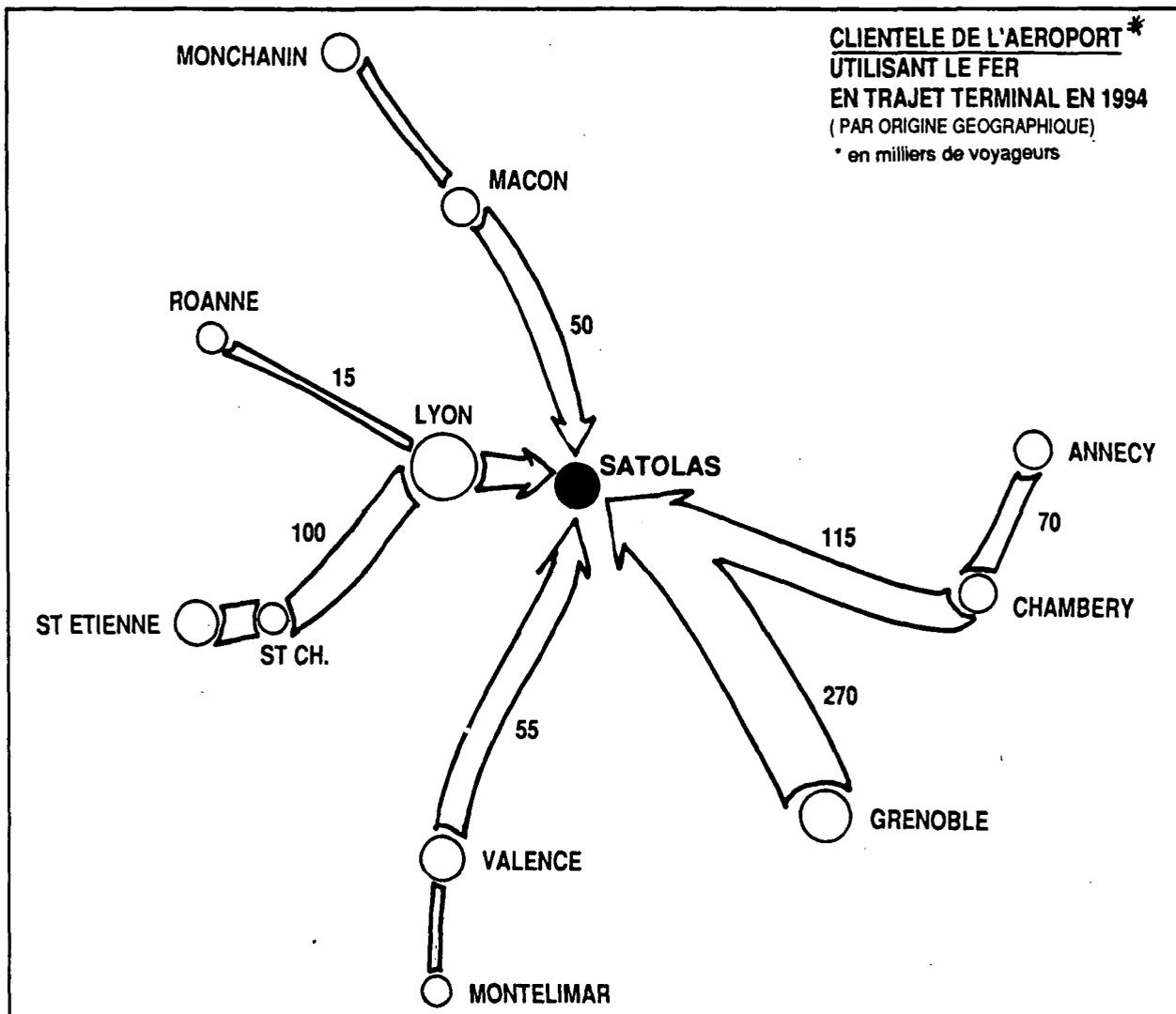
- de la qualité de la desserte proposée  
(TGV ou train classique, créneaux horaires, fréquences)

- de leur accessibilité aux gares.  
(On fait l'hypothèse implicite d'une desserte attractive en créneaux et en fréquences)

Pour dégrossir les reports de clientèle escomptable sur le fer, on peut se définir une grille estimative de taux de report à quatre positions (estimée à partir des déclarations d'intention lors de la dernière enquête à Satolas)

<b>Taux d'utilisation du fer en trajet terminal pour les passagers de l'aéroport de Satolas</b>		
Type de desserte	originaires d'une agglomération	hors agglomération
TGV sur voie nouvelle	60 %	40 %
Train sur voie classique (ou TGV)	50 %	30 %

Ce qui permet d'établir une estimation de la clientèle régionale susceptible d'utiliser le rail pour accéder à l'aéroport de l'ordre de **600 000 voyageurs par an** (dont 115 000 par Satorail) comme l'illustre le graphique suivante.



L'étude régionale de la SETEC a chiffré à **279 000** le nombre de passagers régionaux de l'aéroport susceptibles d'utiliser le fer en trajet terminal en 1994.

Les questions en suspens portent essentiellement sur le niveau de la desserte qui sera en place pour ces trajets terminaux et les prévisions de trafic de l'aéroport\*

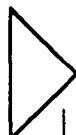
- de la part de la SNCF uniquement pour l'accès des secteurs de Valence, Mâcon, Montchanin

- de façon conjointe entre SNCF et Région, pour les villes accessibles aussi bien par TGV que par train classique.

\* les nouvelles prévisions de l'aéroport (été 89) tablent sur une clientèle 93 comprise entre 4,2 et 4,8 M de voyageurs : les évaluations ci-dessus seraient alors à réviser d'un facteur 1,17 à 1,25, soit une clientèle régionale comprise entre 700 et 750 000

**C - L'ATTRACTIVITE**  
**RENFORCEE DE L'AEROPORT**

# L'ATTRACTIVITE RENFORCEE DE L'AEROPORT



Il s'agit d'une clientèle aérienne existant actuellement, mais utilisant d'autres aéroports que Satolas, et que l'amélioration des accès à Satolas avec la desserte interconnectée TGV / trains régionaux, amènera à changer d'aéroport.

Comme il s'agit là d'un aspect étudié tout particulièrement par l'étude de la région, nous nous y référons pour les estimations chiffrées.

# 1 - LE REPORT DE CLIENTELE D'AUTRES AEROPORTS

Dans un premier temps, il s'agit de passagers utilisateurs actuellement d'autres aéroports régionaux comme

Grenoble - Saint-Geoirs  
Valence - Chabeuil  
Chambéry - Le Bourget  
Annecy - Meythet

voire Genève - Cointrin

et qui, à destination finale équivalente, auront intérêt en temps (ou en finances) à utiliser un rabattement sur Satolas.

Ils ont été évalué ainsi par la SETEC à 131 600, en provenance des aéroports suivants :

Aéroport de	Trafics (en milliers de passagers) Horizon 1994
Paris	22,5
Marseille	23,6
Grenoble	16,1
Genève	56,7
Clermont	1,3
St Etienne	3,4
Chambéry	6,8
Montpellier	0,9
Valence + Avignon	0,3

En outre, du fait qu'un certain nombre de destinations n'ont pas été modélisées, il convient d'ajouter 8 000\* passagers détournés des autres aéroports ce qui porte à 140 000 le nombre des passagers détournés.

En l'absence de la desserte ferroviaires de l'aéroport de Lyon Satolas, ce dernier perdra une partie importante de son trafic au profit de Roissy du fait du barreau d'interconnexion.

\* chiffre réévalué par la SETEC à 48 000, portant le total des passagers détournés à 180 000

## 2 - LE TRAFIC CHARTER

L'acheminement des trafics charters vers les stations de sports d'hiver sera un des objectifs importants de progression de la clientèle de Satolas.

Actuellement cette clientèle se répartit entre Satolas et Cointrin avec les caractéristiques suivants :

	Nb de passagers 2 sens Hiver 1986-1987	Tarentaise	Arve	Dauphiné	Maurienne
Satolas	100 000	70 %	10 %	20 %	-
Cointrin	130 000	50 %	30 %	20 %	

L'objectif de l'aéroport de Satolas est d'acheminer 300 000 passagers pour la saison 1992-1993 (de Décembre à Avril).

Compte tenu des caractéristiques des infrastructures ferrées desservant les fonds de vallée, c'est essentiellement pour la desserte de la Tarentaise que l'aéroport pourrait prétendre se positionner.

Dans le cadre d'un raccordement ferroviaire de SATOLAS aux stations de Tarentaise, la SNCF table sur un trafic de

**-135 000 voyageurs charter à l'horizon 92/93**  
(part de marché : 60 % du trafic Tarentaise)

-soit 10 000 voyageurs pour les week ends les plus chargés  
(50 % du trafic concentré les samedis)

Par contre, l'étude régionale de la SETEC obtient des prévisions de clientèle ferroviaires nettement plus modestes, sur les bases suivantes :

-Il y a lieu de faire la part, dans le trafic charter d'hiver de l'Aéroport de Satolas, entre les charters «neige dans les Alpes» et les charters «soleil d'hiver». Les trafics recensés en 1986 et projetés en 1994 pour le premier motif sont les suivants :

Trafic charter neige de Satolas

Destination	Trafic 1986	Prévisions 1994
Isère	11 000	22 000
Tarentaise	36 000	72 000
Maurienne	9 000	18 000
Haute Savoie	36 000	72 000
TOTAL	92 000	184 000

-Les comparaisons (en coûts généralisés) des accès ferroviaires et routiers aux différentes destinations à l'horizon 1994, leur font dire qu'en dehors des périodes de congestion, l'accès aux stations par le TGV présente peu d'intérêt, et les conduit aux estimations d'un trafic charter «neige» acheminé par voie ferroviaire de 39 000 voyageurs en 1994 (26 000 vers la Tarentaise, 4 000 vers l'Isère, 9 000 vers la Maurienne).

-En considérant que dans les autres charters, une partie de la clientèle également utilisera le fer en trajet terminal, c'est à **47 000 voyageurs\*** qu'ils estiment la clientèle de la gare de Satolas correspondant aux charters d'hiver.

\* chiffre réévalué à 180 000 dans l'étude complémentaire

### 3 - LA CLIENTELE DE DEROUTEMENT SATOLAS - ROISSY

La relation TGV entre Paris Centre et Satolas, ainsi qu'entre Roissy et Satolas en deux heures positionne de fait Satolas comme troisième plateforme aéroportuaire parisienne, ce qui peut avoir deux types de conséquences :

-augmenter la fonction de déroutement sur Satolas des aéroports parisiens :  
L'étude régionale a montré que les déroutements pour raisons météorologiques ou techniques étaient en fait très rares (16 déroutements de Roissy sur Lyon Satolas en 1987, 217 déroutements de Roissy au total pour près de 100 000 atterrissages dans la même année)

En chiffrant à 4 par mois, de tels mouvements en 1994, et sous réserve que la desserte ferroviaire Satolas-Paris soit adaptée, c'est une clientèle de **6 000 passagers TGV que génèrerait ce motif.**

-dans une perspective à long terme de complémentarité des aéroports, la liaison TGV Satolas Roissy serait un élément de réponse à la saturation à terme de l'espace aérien parisien.

En particulier, l'aéroport lyonnais présente un avantage indéniable sur Roissy pour les vols longue distance vers le Sud et l'Est : celui d'économiser une heure de vol et 150 000 Francs de carburant.

Il pourrait donc s'ensuivre une politique de développement conjointe des deux aéroports visant leur complémentarité comme règle générale et leur interchangeabilité en cas de besoin (problème du déroutement de l'un sur l'autre).

# ***D - SYNTHÈSE***

---

# SYNTHESE

Le rapprochement des différentes estimations de clientèle effectuées concernant les flux empruntant la gare de Satolas, permet l'élaboration du tableau récapitulatif ci-dessous :

LES FONCTIONS REMPLIES		LES TYPES DE FLUX CONCERNES PAR LA GARE	Simulations SETEC*	Estimations CETE	Estimations DDE / SEMALY / SNCF
A - UNE NOUVELLE GARE REGIONALE TGV + TRAINS CLASSIQUES	1	Voyageurs au départ de la zone d'influence de la gare pour les grandes destinations Nationales	367	286	80 SNCF
	2	Voyageurs à destination de Satolas et de sa zone d'activité, et clientèle régionale	100*	250	270-490
	3	Voyageurs en correspondance dans une gare d'interconnexion TGV + trains classiques (à terme TGV-TGV)	118*	350	
	4	Report d'autres modes et augmentation de mobilité dues à la création de la gare et à l'effet TGV	86 air 22 induit	80 air	80 SNCF
B - UN ACCES FERROVIAIRE DIRECT A L'AEROPORT	1	Clients de l'aéroport de Satolas effectuant leur trajet terminal par fer (TGV, train régional, Satorail) anciennement utilisateurs de VP ou TC	279 + 200	Satorail + Lyon : 115 Autres : 490	Satorail : 363 - 900 DDE 650 SEMALY
C - AUGMENTER L'ATTRACTIVITE DE L'AEROPORT	1	Les passagers aériens au départ de la région, qui prennent actuellement l'avion dans un autre aéroport et viendront le prendre à Satolas par le TGV	180		
	2	Ceux qui descendront de l'avion à Satolas pour effectuer un trajet terminal (éventuellement inter-régional) en TGV. En particulier vols charters de neige	81		135 SNCF
	3	Par une liaison performante Satolas - Roissy, faire de Satolas l'aéroport de déroutement de Roissy	6		

(en milliers de voyageurs/année)

\*ces estimations SETEC ont fait l'objet, dans l'été 89, d'une analyse complémentaire partant de nouvelles hypothèses de trafic aérien

A ces différentes rubriques, il convient d'ajouter différents autres flux concernant Satorail :

- le trafic des visiteurs et accompagnateurs à l'aéroport (estimation DDE : 67 000 - 150 000)
- l'utilisation de Satorail par les résidents à proximité de Satolas (non chiffré)
- la clientèle de la future zone d'activité (non chiffré)

Les estimations sont, bien sûr, assez disparates, et variables dans une fourchette de 1 à 2.

**Leur sommation donne les évaluations suivantes du trafic prévisible en gare de Satolas**

**Hypothèse basse : 1 580 000 voyageurs (dont 44 % de passagers aériens)**

**Hypothèse haute : 3 150 000 voyageurs (dont 53 % de voyageurs aériens)**

(A titre de comparaison, on peut signaler que la clientèle actuelle -hors transit- de Chambéry se monte à 1 800 000 voyageurs annuels et celle de Grenoble à 3 000 000).

On peut rapprocher ces estimations des trafics ferroviaires constatés en 1988 pour les aéroports de Zurich et Genève

Zurich : 6 millions de passagers ferroviaires (dont 63 % en provenance de l'avion)  
trafic aérien total : 11,3 millions

Genève : 2,2 millions de passagers ferroviaires (dont 61 % en provenance de l'avion)  
trafic aérien total : 5,7 millions

**La gare de Satolas aurait donc un trafic tout à fait comparable, comparativement à l'importance de l'aéroport de Satolas lui-même. Elle semblerait simplement avoir une vocation «ferroviaire» régionale ou suburbaine un peu plus marquée que les deux gares suisses.**

En effet, il faut souligner le fait qu'elle verrait transiter des flux de nature très différentes, utilisant des modes de transport également différents :

-trafics suburbains empruntant Satorail (quelque soit la solution retenue pour cette liaison)

-trafics régionaux par Satorail, ou par trains classiques, ou par TGV en usage régional

-trafics nationaux et internationaux par TGV

C'est ce que résume le tableau ci-joint :

MODE D'ACCES

LES FONCTIONS REMPLIES	LES TYPES DE FLUX CONCERNES PAR LA GARE	Satorail	TGV nationaux	TGV ou trains régionaux
A - UNE NOUVELLE GARE REGIONALE TGV + TRAINS CLASSIQUES	1 Voyageurs au départ de la zone d'influence de la gare pour les grandes destinations Nationales		X	
	2 Voyageurs à destination de Satolas et de sa zone d'activité, et clientèle régionale	X		X
	3 Voyageurs en correspondance dans une gare d'interconnexion TGV + trains classiques (à terme TGV-TGV)	X	X	X
	4 Report d'autres modes et augmentation de mobilité dues à la création de la gare et à l'effet TGV		X	
B - UN ACCES FERROVIAIRE DIRECT A L'AEROPORT	1 Clients de l'aéroport de Satolas effectuant leur trajet terminal par fer (TGV, train régional, Satorail) anciennement utilisateurs de VP ou TC	X		X
C - AUGMENTER L'ATTRACTIVITE DE L'AEROPORT	1 Les passagers aériens au départ de la région, qui prennent actuellement l'avion dans un autre aéroport et viendront le prendre à Satolas par le TGV			X
	2 Ceux qui descendront de l'avion à Satolas pour effectuer un trajet terminal (éventuellement inter-régional) en TGV. En particulier vols charters de neige			X
	3 Par une liaison performante Satolas - Roissy, faire de Satolas l'aéroport de déroutement de Roissy		X	

On peut donc décomposer le trafic prévisible à la gare en fonction des différents modes d'accès, soit

**Trafic TGV nationaux : de 166 à 480 000 voyageurs**

**Trafic Satorail aboutissant à Satolas : de 450 à 1 400 000 voyageurs**

**Trafic trains et TGV régionaux : de 400 à 700 000 voyageurs**

Ce qui mérite les commentaires suivants ; pour chacun de ces modes :



### 1 - Trafic TGV national

Il est suivant les estimations compris entre 166 et 480 000 passagers en accès direct et 350 000 passagers éventuels en correspondance de l'Est de la Région.

Pour la SNCF, l'offre TGV sera dimensionnée uniquement en fonction de cette part là du trafic de la gare.

Pour l'instant elle comptabilise ce trafic à 160 000 voyageurs annuels, ce qui lui semble justifier l'arrêt à Satolas de 5 TGV par sens seulement (desserte en retrait par rapport aux niveau de service retenu dans les études préalables)

Quant à la clientèle Savoie-Méditerranée, son rabattement sur Satolas lui permettrait d'emprunter la ligne nouvelle dès 1994 jusqu'à Valence, mais surtout jusqu'à Avignon dès 1996.

Elle justifierait bien alors, dans la logique SNCF, de l'arrêt de TGV Nord-Sud, en nombre compatible avec le poids de trafic correspondant.

Il reste quand même à trancher si ces correspondances seront aménagées à Satolas (en renforçant donc l'impact de cette gare) ou à Lyon-Part Dieu pour permettre et conforter des services TGV Lyon- Méditerranée.



### 2 - Satorail

Les estimations retenues ici ne comportent que la part du trafic de Satorail ayant une extrémité à Satolas même, sans tenir compte

-ni du trafic de banlieue sur les secteurs Est de l'agglomération lyonnaise

-ni du trafic régional susceptible d'emprunter Satorail comme un nouveau barreau ferroviaire dans les liaisons ferroviaires vers l'Est de la région.

Le choix de fond concernant Satorail (faut-il privilégier la desserte suburbaine - et donc des solutions techniques « légères » - ou la desserte régionale - et donc une solution ferroviaire classique -) ne peut pas être tranché par la desserte même de l'aéroport qui ne représentera qu'une partie de sa clientèle.

Mais il faut préciser que

-l'expérience des aéroports suisses montre qu'une desserte d'aéroport affiche un meilleur niveau de service quand elle conjugue desserte suburbaine et desserte régionale

-La solution de type ferroviaire pour Satorail permettra la continuité de déplacement pour les passagers aériens en provenance de l'Ouest de la Région (St Etienne et Roanne)

-La réalisation d'un barreau Satorail ferroviaire permettrait d'envisager des liaisons régionales Ouest-Est, qui tout en desservant directement l'aéroport créeront des relations diamétrales actuellement inexistantes ( dont un premier exemple serait dès Lyon-Satolas-Isle d'Abeau) en délestant le secteur congestionné de la tranchée de la Guillotière.



### **3 - TGV et trains régionaux**

L'usage du TGV en transport régional est une solution en général peu adaptée (mauvais positionnement des horaires, obligation de la réservation, contingentement des places)

Dans les différentes estimations effectués, c'est pourtant bien sur la base de dessertes TGV régionales qu'ont été envisagé les rabattement de Grenoble, Chambéry, Valence et Macon-Montchanin.

Il convient de rappeler ici que les TGV ne pourront servir de desserte régionale qu'à la marge et qu'il convient de mettre en place une réelle offre régionale pour desservir l'aéroport (ce qui nécessite des fréquences et rend souhaitable le barreau Satorail).

# **BIBLIOGRAPHIE**

# BIBLIOGRAPHIE



Aéroport de Satolas  
Enquêtes auprès des passagers 1984 et 1988  
CETE DE LYON



Impact du contournement TGV et du projet de gare de Satolas sur l'agglomération  
lyonnaise et sa région  
AGURCO - 1987



Les enjeux des relations internationales pour Lyon  
LET - 1988



Potentialités de développement de l'aéroport de Satolas desservi par le fer  
SETEC ECONOMIE - 1988



La liaison SATORAIL  
DDE-AGURCO-SEMALY-1988