

**L'IMPACT DU PROLONGEMENT TGV  
SUR LA DESSERTE FERREE  
RHONE - ALPES**

**Avril 1989**

**L'IMPACT DU PROLONGEMENT TGV**  

---

**SUR LA DESSERTE FERREE**  

---

**RHONE - ALPES**  

---



**L**a mise en place du TGV Sud Est, en septembre 1981 pour le tronçon Sud et septembre 1983 pour le tronçon Nord, s'est caractérisé par un succès total sur tous les plans pour la SNCF : technique, commercial, économique et financier.

En plus des enjeux nationaux, la mise en place du TGV Sud Est a représenté un changement considérable dans l'offre de transport régionale, dans les relations inter-régionales, comme dans les relations internes à la région Rhône-Alpes.

La réalisation du prolongement de la ligne TGV jusqu'à Valence (avec branchement sur l'axe Lyon-Grenoble) sans atteindre l'ampleur de l'étape précédente, est appelée à modifier la consistance de la desserte ferrée de plusieurs pôles de la région, dont en priorité Lyon, Grenoble et les Savoies.

Ce projet prend place dans un axe majeur Nord/Sud à grande vitesse, reliant à terme la Manche et la Méditerranée ; seront ainsi réalisés d'ici là, l'interconnexion des TGV Nord, Sud Est et Atlantique.

C'est l'impact de tous ces changements sur la desserte régionale que doit cerner l'étude confiée ou CETE de Lyon par la DTT et la DRE Rhône-Alpes. (On se situera d'entrée à l'horizon 1994, sans tenir compte donc, des multiples projets ferroviaires actuellement à l'étude pour les années ultérieures).

Un autre volet doit cerner l'impact sur la clientèle ferrée et aérienne de la création d'une gare TGV au niveau de l'aéroport de Satolas.



**L**e présent document réalise le diagnostic de la desserte ferroviaire pour :

- les relations avec Paris
- les relations intra régionales
- les relations inter régionales

et met en lumière les changements susceptibles d'intervenir avec le projet de prolongement, ainsi que les opportunités d'améliorer à cette occasion la desserte régionale.

Bien entendu, il n'est pas envisageable à l'heure actuelle de faire un bilan précis des nouveaux horaires et créneaux de desserte susceptibles d'être mis en place à l'occasion du prolongement. Tout au plus, dispose-t-on d'éléments sur le niveau de fréquences éventuel.

Pour le reste, on procédera par analogie avec le niveau de service actuel.

Cette brochure est donc articulée en trois parties :

- le projet de contournement TGV,
- la situation actuelle de la desserte ferrée régionale
- les modifications à attendre : bilan et perspectives.

# SOMMAIRE

<b><u>I - LE PROJET, SES EFFETS DIRECTS</u></b>	<b>P. 6</b>
<b>A - l'origine</b>	<b>P. 7</b>
<b>B - le calendrier</b>	<b>P. 8</b>
<b>C - les investissements parallèles</b>	<b>P. 10</b>
<b>D - les effets directs</b>	<b>P. 13</b>
1 - la desserte des Savoies	P. 14
2 - la desserte du Dauphiné	P. 14
3 - la desserte de la vallée du Rhône	P. 15
4 - la desserte de la vallée de Bourg	P. 16
5 - la desserte de la vallée de Lyon	P. 16
6 - les dessertes régionales	P. 17
<b><u>II - LE POINT DE LA DESSERTE REGIONALE</u></b>	<b>P. 19</b>
<b>A - les liaisons avec Paris</b>	
1 - l'offre	P. 20
2 - la clientèle	P. 23
<b>B - les liaisons nationales</b>	
1 - l'offre	P. 26
2 - la clientèle	P. 30
<b>C - la desserte régionale</b>	
1 - l'offre	P. 33
2 - les trafics ferroviaires et routiers	P. 46
<b><u>III - L'IMPACT DU PROLONGEMENT SUR LA REGION</u></b>	<b>P. 49</b>
<b>A - l'impact sur les relations avec Paris</b>	
1 - l'impact sur les relations ferroviaires	P. 50
2 - l'impact sur les relations aériennes	P. 53
3 - impact sur les déplacements routiers	P. 54
<b>B - l'impact sur les relations régionales avec Lyon</b>	<b>P. 55</b>
1 - Grenoble	P. 56
2 - Valence	P. 56
3 - Chambéry-Aix-Annecy	P. 56
<b>C - l'impact sur les autres relations régionales</b>	<b>P. 57</b>
<b><u>IV - CONCLUSION</u></b>	<b>P. 59</b>
<b><u>V - BIBLIOGRAPHIE</u></b>	<b>P. 62</b>

**I - LE PROJET,**  
**SES EFFETS DIRECTS**

# LE PROJET DE PROLONGEMENT TGV



**C**e projet consiste à réaliser un barreau de 120 km de voie nouvelle, contournant l'agglomération lyonnaise par l'Est et reliant Montanay, au Nord, sur l'actuelle ligne nouvelle, à Saint-Marcel- les-Valence au Sud.

Au niveau St Quentin Fallavier, deux raccordements sont prévus avec la ligne classique Lyon - St André Le Gaz :

- Pour permettre aux TGV arrivant du Nord de continuer vers les Savoies et Grenoble, par voie classique
- Pour permettre aux TGV ayant desservi Lyon de regagner le prolongement dans sa partie Sud.

## A - L'ORIGINE DU PROJET

Il répond à deux objectifs distincts et complémentaires :

- un objectif national, voire international : mettre sur pied un programme TGV Nord Sud

\* reliant le Nord de la France, la Belgique et les Pays Bas puis la Grande Bretagne grâce au tunnel sous la manche.

\* au Sud de l'Europe, par la vallée du Rhône et des branches Est-Ouest vers l'Espagne et l'Italie.

Dans un premier temps, il s'agira pour la Région Rhône-Alpes de voir accélérer les relations Paris-Midi (Valence et Montélimar) et Paris-Dauphiné-Savoies (Chambéry - Annecy - Grenoble).

La concrétisation de ce maillage TGV a été accélérée par le très grand succès commercial rencontré par le TGV Sud Est depuis sa mise en place.

- un souci plus local de décongestionner la traversée ferroviaire de Lyon, en particulier au niveau du secteur de la Guillotière.

En effet, les infrastructures actuelles sont très imbriquées dans le tissu urbain, ce qui rend très difficile toute extension de leur capacité, comme toute augmentation de vitesse au-delà des 60 et 90 km/h actuels. Cette situation est une source importante d'irrégularité du trafic : 8 % des trains d'un jour ordinaire subissent un retard dans cette zone.

L'allègement des trafics de pur transit, en particulier par TGV, permettra de dégager des capacités en gare de Lyon-Part Dieu pour de nouvelles relations régionales.

Parallèlement à ces raisons de fond, deux opportunités ont permis d'avancer le calendrier de ce prolongement

- La révision du SDAU de Lyon lancée courant 86

- Le succès de la candidature de la Savoie pour les Jeux Olympiques de février 1992, connu à l'automne 1986.

## **B - LE CALENDRIER DE MISE EN SERVICE**

La SNCF le définit ainsi (en Août 1988) :

- ouverture de la section Gare de SATOLAS à ST QUENTIN FALLAVIER en janvier 1992, l'engagement ayant été pris de pouvoir assurer des trains-charter entre l'Aéroport de SATOLAS et la Tarentaise pour les Jeux Olympiques d'Hiver de 1992

- mise en service de la section Nord MONTANAY - SATOLAS pour fin 1992, permettant à cette date l'accélération de dessertes vers la SAVOIE et le DAUPHINE

- ouverture totale de la ligne à la fin de 1993.

Le planning de réalisation est le suivant :

- Enquête d'Utilité Publique : novembre et décembre 1988

- Déclaration d'utilité Publique : été 1989

- Acquisitions foncières : dès parution de la Déclaration d'Utilité Publique

- Début des travaux de la Gare de SATOLAS et la section SATOLAS - ST QUENTIN FALLAVIER :

. déviation des réseaux : fin 1988

. travaux de la gare et des principaux ouvrages d'art : juin 1989

. terrassements généraux : fin 1989

- Début des travaux de la section Nord MONTANAY -SATOLAS :

. déviation des réseaux : 1er semestre 1989

. travaux des principaux ouvrages d'art (viaducs, tunnel): deuxième semestre 1989

. terrassements généraux : 1er semestre 1990

- Début des travaux de la section Sud :

. principaux ouvrages d'art : fin 1989

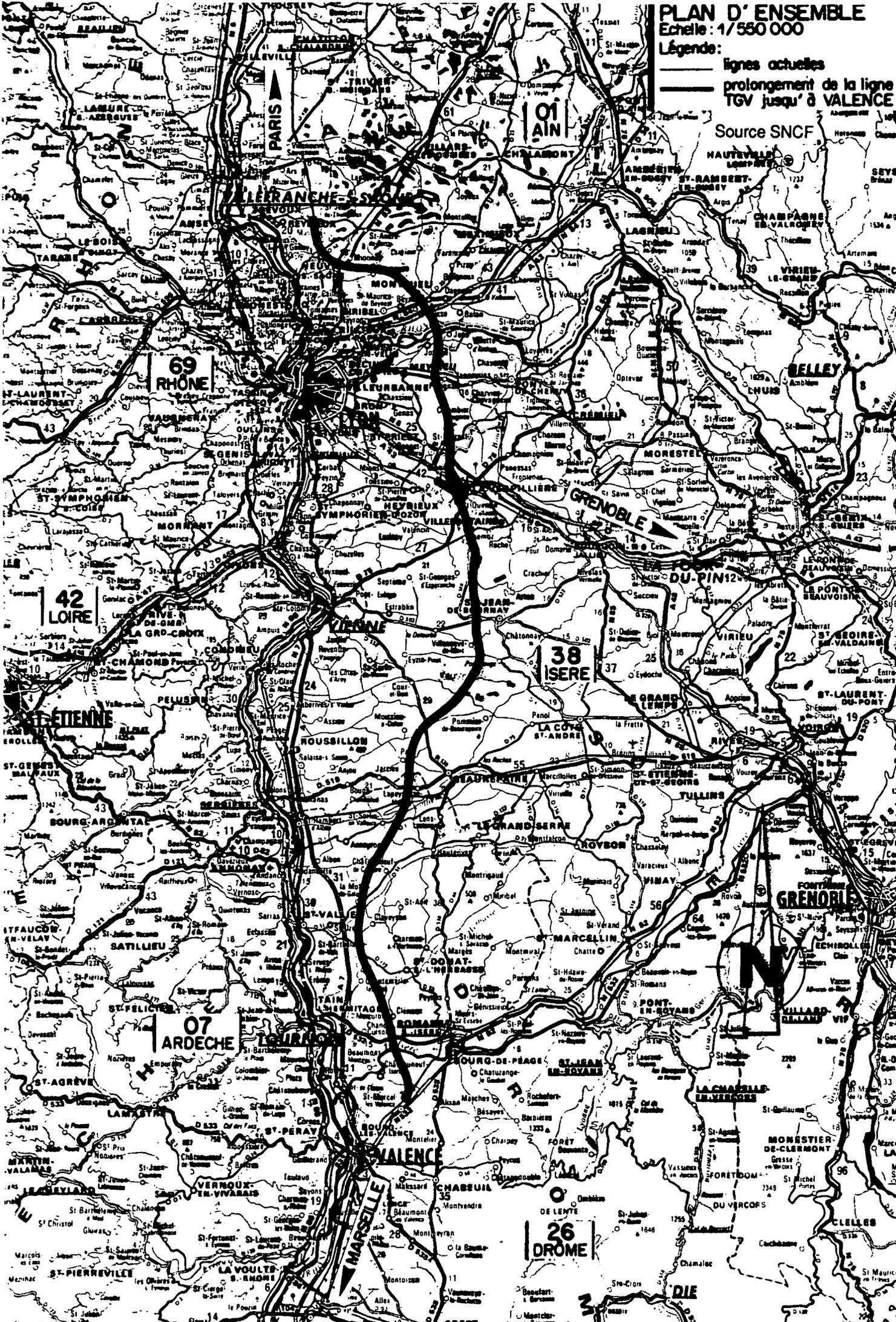
. terrassements généraux et ouvrages courants : mi 1990.

# PLAN D'ENSEMBLE

Echelle : 1/550 000

Légende:  
— lignes actuelles  
— prolongement de la ligne TGV jusqu'à VALENCE

Source SNCF



## **C - LES INVESTISSEMENTS PARALLELES**

D'ici l'horizon 1993, d'autres modifications substantielles de l'offre ferroviaire et de son environnement devraient intervenir et modifier le paysage ferré régional, comme national.



### **AU NIVEAU NATIONAL**

- en 1989/1990, la mise en service du TGV Atlantique et la création de premières dessertes interconnectées Ouest/Sud-Est par la grande ceinture en région parisienne ;

- en 1993/1994, avec l'inauguration du tunnel sous la Manche, du TGV Nord et de l'interconnexion des TGV en ILE-DE-FRANCE par un barreau de ligne nouvelle, près de 800 km de ligne nouvelle ininterrompue entre La Manche et Lyon, formeront la colonne vertébrale d'un grand axe européen Nord/Sud rapide. L'interconnexion améliorera par ailleurs les dessertes Ouest/Sud-Est préexistantes.

En particulier l'aéroport de Roissy sera desservi par tous les TGV interconnectés Nord-Sud-Est et Nord-Atlantique (et uniquement par ces TGV là).



## AU NIVEAU REGIONAL

- L'électrification de la ligne de la Tarentaise terminée en 1989, (CHAMBERY, ST PIERRE D'ALBIGNY, BOURG ST MAURICE) permet aux TGV neige d'atteindre le terminus de la ligne avec un gain de temps de 25 minutes par rapport aux meilleures dessertes antérieures ;

- en 1992, à l'hiver, les Jeux Olympiques d'ALBERTVILLE, qui, par l'événement médiatique qu'ils supposent, provoqueront un engouement particulier pour des stations très bien équipées et mondialement renommées ;

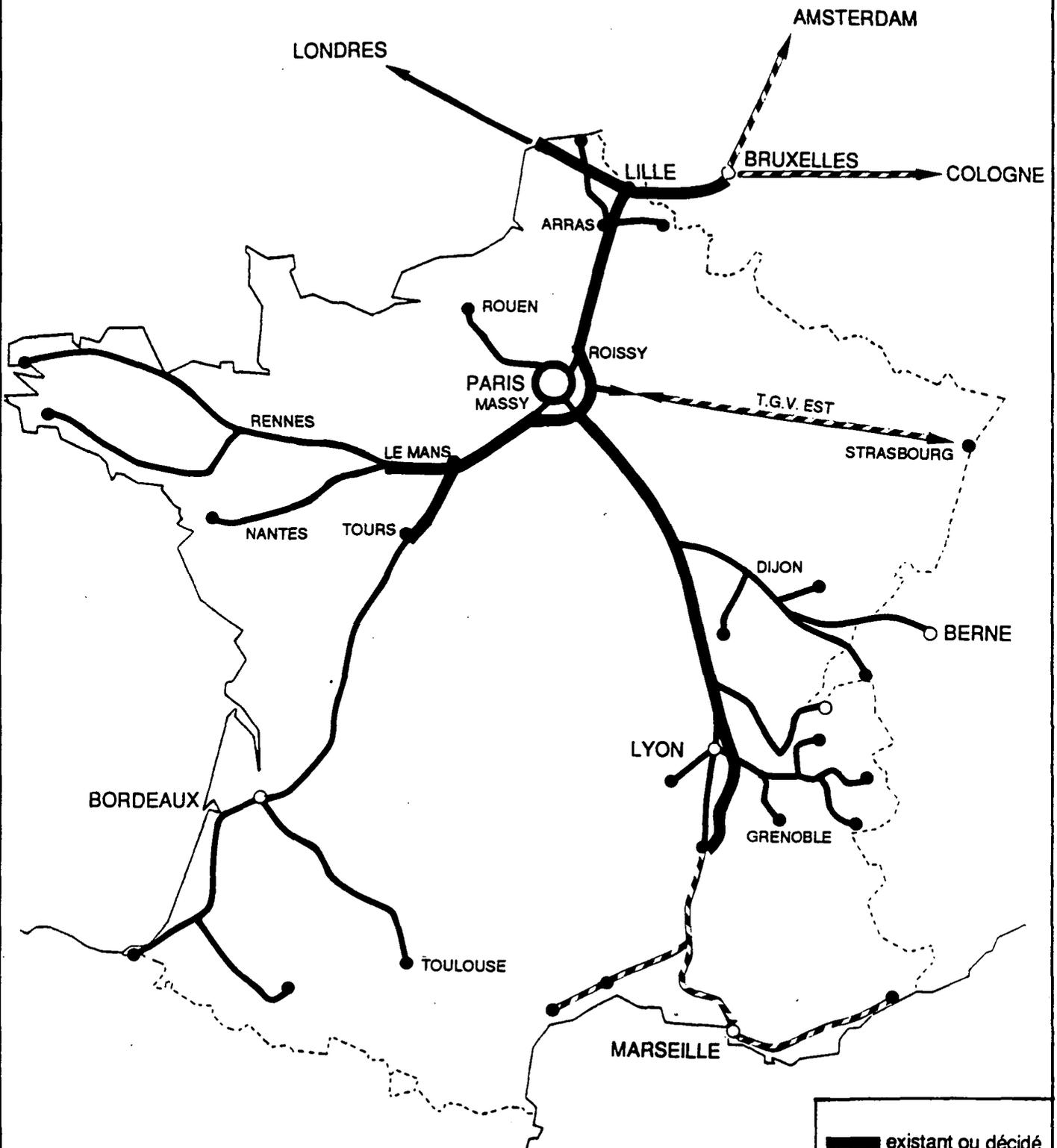
- A l'occasion de l'ouverture de la gare TGV de Satolas, (desservie par des TGV parisiens et par des dessertes TGV régionales), la relation Lyon-centre Aéroport de Satolas devrait être assurée par un service en site propre plus performant que le service actuel.

On ne connaît pas à l'heure actuelle la solution technique, ni l'itinéraire retenu.

- Mais une liaison de type fer entre Lyon et St Quentin Fallavier via Satolas permettrait d'envisager à terme en gare de Satolas un réseau de correspondances nouveau entre dessertes régionales et TGV nationaux.

- Parallèlement, le prochain conventionnement ferré régional, tel que prévu par la LOTI, doit donner à la Région l'occasion de définir sa politique de transport ferré, ce qui peut se traduire par des modifications sensibles de l'offre dans les années à venir.

**LE RESEAU TGV DEMAIN en 1994**  
Lignes nouvelles et utilisation des voies classiques



- existant ou décidé
- - -** projets à l'étude
- prolongement sur voies classiques

## D - LES EFFETS DIRECTS DU PROLONGEMENT TGV

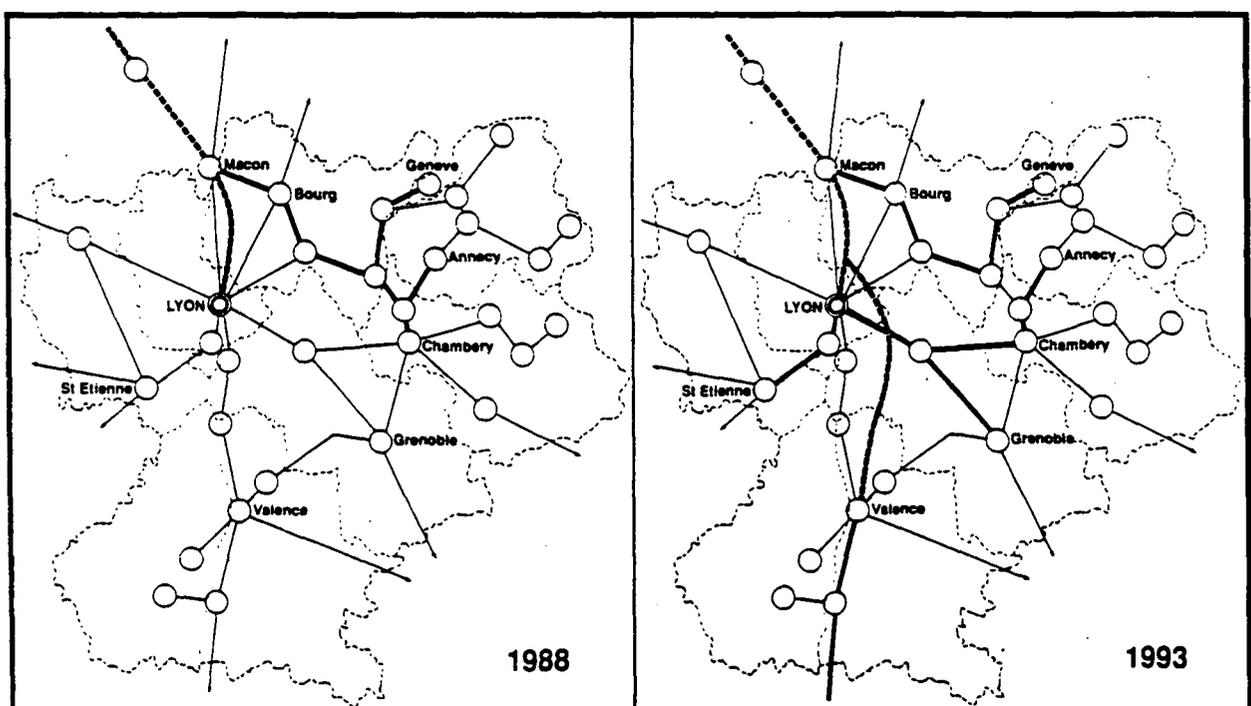
Ce prolongement apportera des modifications significatives à la desserte Rhône Alpine du fait

- des gains de temps pour les relations empruntant la ligne nouvelle (on ne tiendra pas compte ici des éventuelles pertes de temps dues à des arrêts TGV à Satolas. Ceux-ci devraient d'ailleurs être compensés par une augmentation de la vitesse des TGV de 270 à 300 km/h).

- des changements d'itinéraires par voie classique pour atteindre les différents pôles de la région Rhône-Alpes.

On peut en effet schématiser les itinéraires empruntés par les circulations TGV actuellement et en 1993 par les graphiques suivants :

### DESSERTE DE BASE



Il s'agit maintenant d'examiner les modifications que vont connaître dans ce cadre, les différentes relations de Paris vers :

- 1 -Les Savoies
- 2 -Le Dauphiné
- 3 -La Vallée du Rhône
- 4 -Bourg
- 5 -Lyon et St Etienne

ainsi que les diverses relations régionales assurées actuellement par TGV, telles que les présente la SNCF en 1988 :

## 1 - LA DESSERTE DES SAVOIES

Aujourd'hui, les TGV qui desservent les Savoies (Chambéry, Aix- les-Bains, Annecy) n'utilisent la ligne nouvelle que sur le parcours de Mâcon à Paris et doivent emprunter les infrastructures classiques, sur lesquelles la vitesse est au maximum de 160 km/h, sur un parcours d'environ 150 km.

Le passage de ces TGV par le prolongement de la ligne nouvelle jusqu'au point de raccordement avec la ligne Lyon - Chambéry (St- Quentin-Fallavier) permettra :

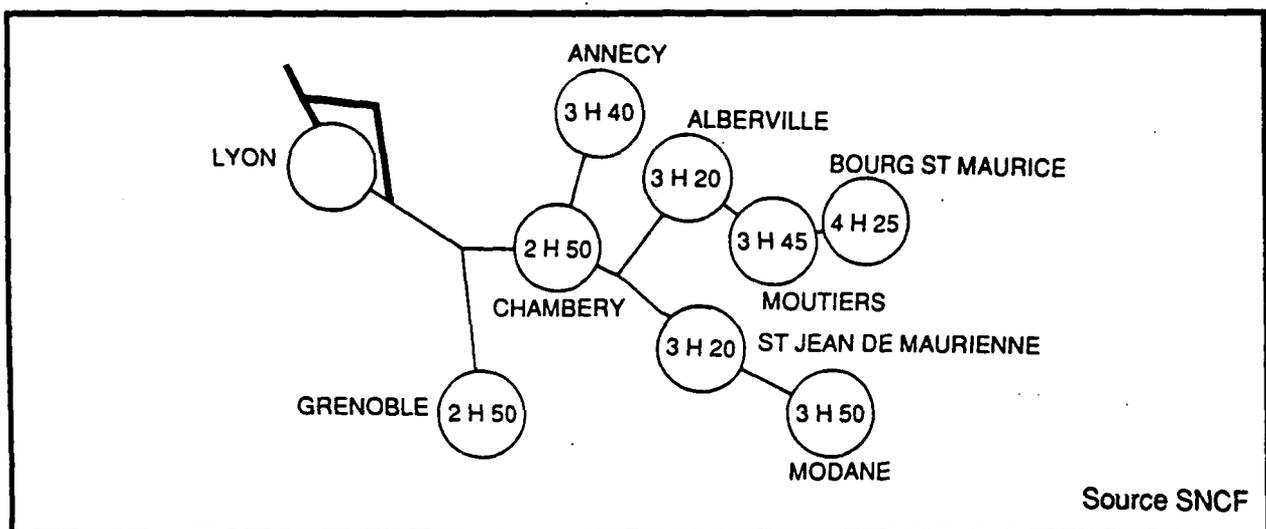
- de bénéficier de la grande vitesse sur une plus grande distance,
- de réduire le trajet sur infrastructures classiques à 70 km (dans le cas de Chambéry).

La réduction des temps de parcours qui en résulte est de 20 minutes (dans le cas de Chambéry).

Quant à la desserte d'Annecy, pour lequel le nouvel itinéraire n'apporte aucun gain de temps, elle sera assurée suivant les circulations soit par l'itinéraire actuel (Bourg-Culoz) soit par Chambéry.

Pendant les vacances de sports d'hiver, des TGV Neige amèneront depuis Paris mais également depuis les régions Nord et Ouest de la France, les touristes fréquentant les stations de la Tarentaise, de la Maurienne, voire de la vallée de l'Arve, dans des conditions de vitesse et de confort encore accrues.

### MEILLEURS TEMPS AU DEPART DE PARIS VERS LA SAVOIE ET LE DAUPHINE PENDANT LA PERIODE DE SPORT D'HIVER



## 2 - LA DESSERTE DU DAUPHINE (GRENOBLE)

De la même façon, les TGV qui desservent aujourd'hui Grenoble utilisent la ligne nouvelle entre Lyon (Sathonay) et Paris et les infrastructures classiques entre Grenoble et Lyon sur un parcours de 130 km.

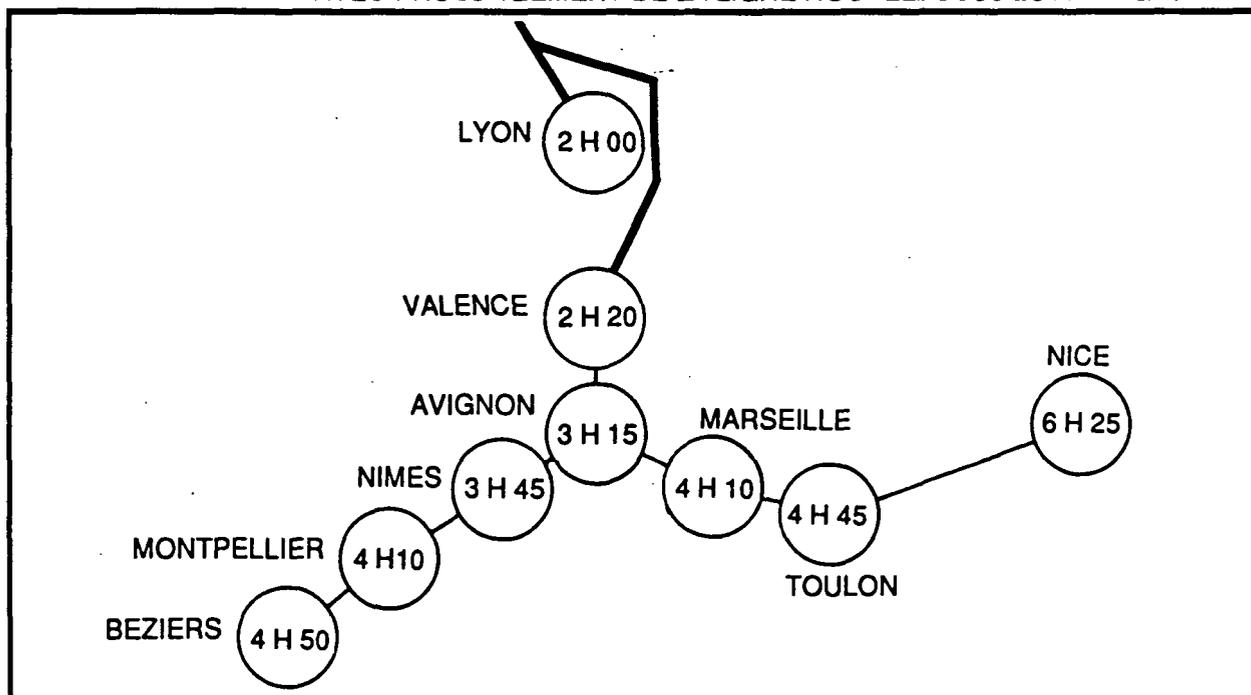
Le passage de ces TGV par le prolongement de la ligne nouvelle jusqu'au point de raccordement avec la ligne Lyon - Grenoble (ST- Quentin-Fallavier) permettra, pour les mêmes raisons et comme dans le cas de la desserte des Savoies, une réduction des temps de parcours de l'ordre de 20 minutes.

La desserte spécifique Neige vers les stations du Dauphiné bénéficiera de ces améliorations.

## 3 - LA DESSERTE DE LA VALLEE DU RHONE ET DU MIDI

Le contournement de Lyon et le prolongement de la ligne nouvelle vers le Sud jusqu'à Valence, permettront de réduire les temps de parcours entre la Vallée du Rhône (Valence - Montélimar, Avignon), le Midi méditerranéen (Provence, Côte d'Azur et Languedoc) et la région parisienne de 30 minutes environ.

### MEILLEURS TEMPS AU DEPART DE PARIS VERS LE MIDI AVEC PROLONGEMENT DE LA LIGNE NOUVELLE JUSQU'A VALENCE



Tous les TGV, desservant le Sud emprunteront (au moins partiellement) le nouvel itinéraire. L'accroissement du trafic rendra nécessaire la création de nouvelles fréquences vers Marseille, Toulon et Nice, et de nouveaux terminus, comme Béziers, pourraient être envisagées.



#### 4 - LA DESSERTE DE BOURG ET CULOZ

Actuellement les liaisons Paris-Bourg sont assurées à raison de 5 aller-retours quotidiens par des TGV à destination de Genève ou des Savoies, avec la répartition suivante

- 3 TGV Genève
- 7 TGV Savoie (Chambéry et/ou Annecy)

La gare de Culoz est desservie par 3 allers-retours TGV quotidiens

- 1 aller-retour Paris - Genève
- 1 aller-retour Paris - Savoies

Le desserte des Savoies devant en grande partie être reportée sur le prolongement de la ligne nouvelle, les dessertes de Bourg et Culoz connaîtront une diminution sensible (le principe d'un arrêt à Bourg de toutes les rames de Genève étant a priori exclus par la SNCF).



#### 5 - LA DESSERTE DE LYON

Le report sur le contournement Est de Lyon de tous les TGV n'assurant pas une fonction de desserte de Lyon permettra la création de véritables relations TGV au départ (ou au passage) de Lyon (Perrache ou Part-Dieu) vers Marseille, la Côte d'Azur et le Languedoc.

Ces relations, très rapides, mettront le centre de Marseille à 2 h 30 du centre de Lyon avec le prolongement (entre St Quentin Fallavier et Valence), et 1 h 30 à terme après réalisation de l'ensemble de la ligne nouvelle.

L'agglomération de Lyon avec 3 gares TGV (Perrache, La Part-Dieu, Satolas) deviendra comme l'agglomération parisienne, le centre d'une «étoile» de relations TGV directes :

- vers l'agglomération parisienne (Paris, Versailles, Mante-la-Jolie) ;
- vers le Nord de la France et, à l'échéance de la réalisation du TGV Nord, vers la Grande-Bretagne, la Belgique et les Pays-Bas via le raccordement des TGV Sud-Est et Nord desservant Marne-la-Vallée et Roissy ;
- vers la Normandie (Rouen) et à l'échéance de la réalisation du TGV Atlantique vers la Bretagne (Rennes) et les Pays de la Loire (Nantes) ;
- vers le Midi méditerranéen.

Les rôles dévolus aux gares lyonnaises pourraient être les suivants :

\* La gare de Lyon-Perrache restera la gare origine ou terminus des trains de grands 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 Lyon-Part-Dieu restera la gare de passage, de tous les trains de grands parcours desservant Lyon ; de ce fait, la gare de Lyon-Part-Dieu joue le rôle de gare de correspondance pour tout le trafic national à destination du Sud-Est et des Alpes.



## 6 - LES DESSERTES REGIONALES

Du fait des changements d'itinéraires des TGV sur voie classique, vont être particulièrement touchées par la mise en place du prolongement, les dessertes régionales suivantes :

- LYON - GRENOBLE» (en partie)

La SNCF assure que les dessertes actuellement possibles par TGV seront reportées sur des trains Lyon Grenoble à créer, composées de matériel moderne (rames corail ou automotrices électriques).

- LYON - VALENCE

assurées partiellement par des arrêts actuels à Lyon de TGV Paris-Midi.

- MACON - BOURG - SAVOIE

Les seules relations de jour sur cet axe sont assurées par des TGV, les trains classiques ne circulant que de nuit, sans intérêt donc pour la desserte régionale.

***II - LE POINT***  
***DE LA DESSERTÉ REGIONALE***

# LE POINT DE LA DESSERTE REGIONALE



**P**our pouvoir apprécier l'impact du prolongement du TGV sur la desserte régionale, il a paru indispensable de commencer par faire un point précis de la situation actuelle des principales villes de la région

- dans leurs relations avec Paris
- dans leurs relations interrégionales et nationales
- de façon interne à la région

Les données utilisées correspondent au **service d'hiver 1987 - 1988**.

On s'est attaché dans chacun des cas, en fonction des données disponibles, à effectuer

- un bilan de l'offre ferrée en place
- une estimation des clientèles ferroviaires, de la part de marché occupée par le rail et des tendances d'évolution.

# A - LES LIAISONS AVEC PARIS



## 1 - L'OFFRE

Les relations des grandes villes du Sud Est avec Paris sont majoritairement assurées par TGV, avec suivant les cas des dessertes complémentaires par trains classiques.

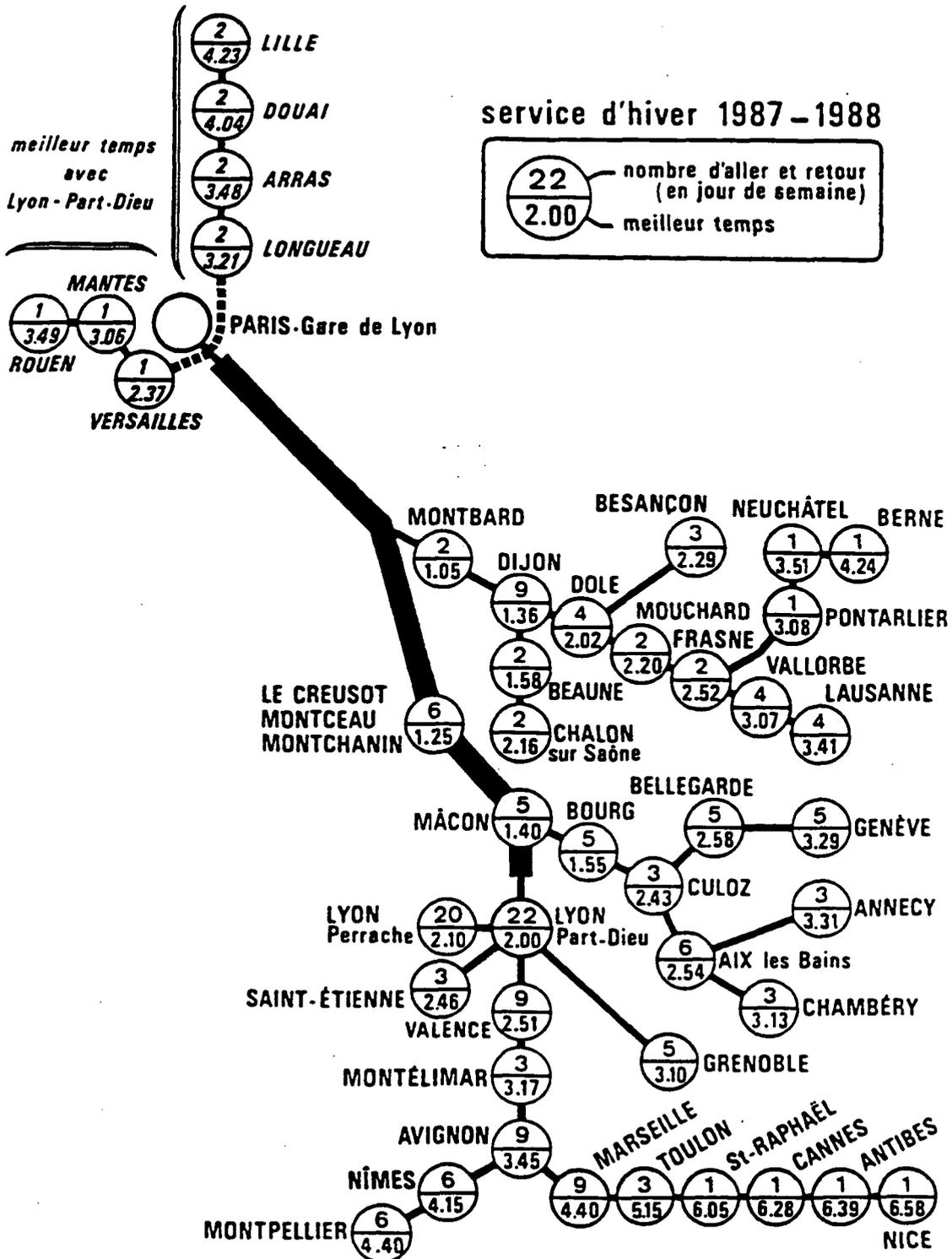
Nombre de relations quotidiennes directs avec Paris  
(2 sens en JOB)

	Total	dont TGV
LYON	58	44
BOURG	17	10
MONTELIMAR	9	6
VALENCE	31	18
GRENOBLE	10	10
ROANNE	4	-
ST ETIENNE	10	6
MACON	20	10
CHAMBERY	10	6
ANNECY	10	6
GENEVE	10	10

Grenoble et Genève sont les deux villes dont la desserte directe est assurée exclusivement par TGV.

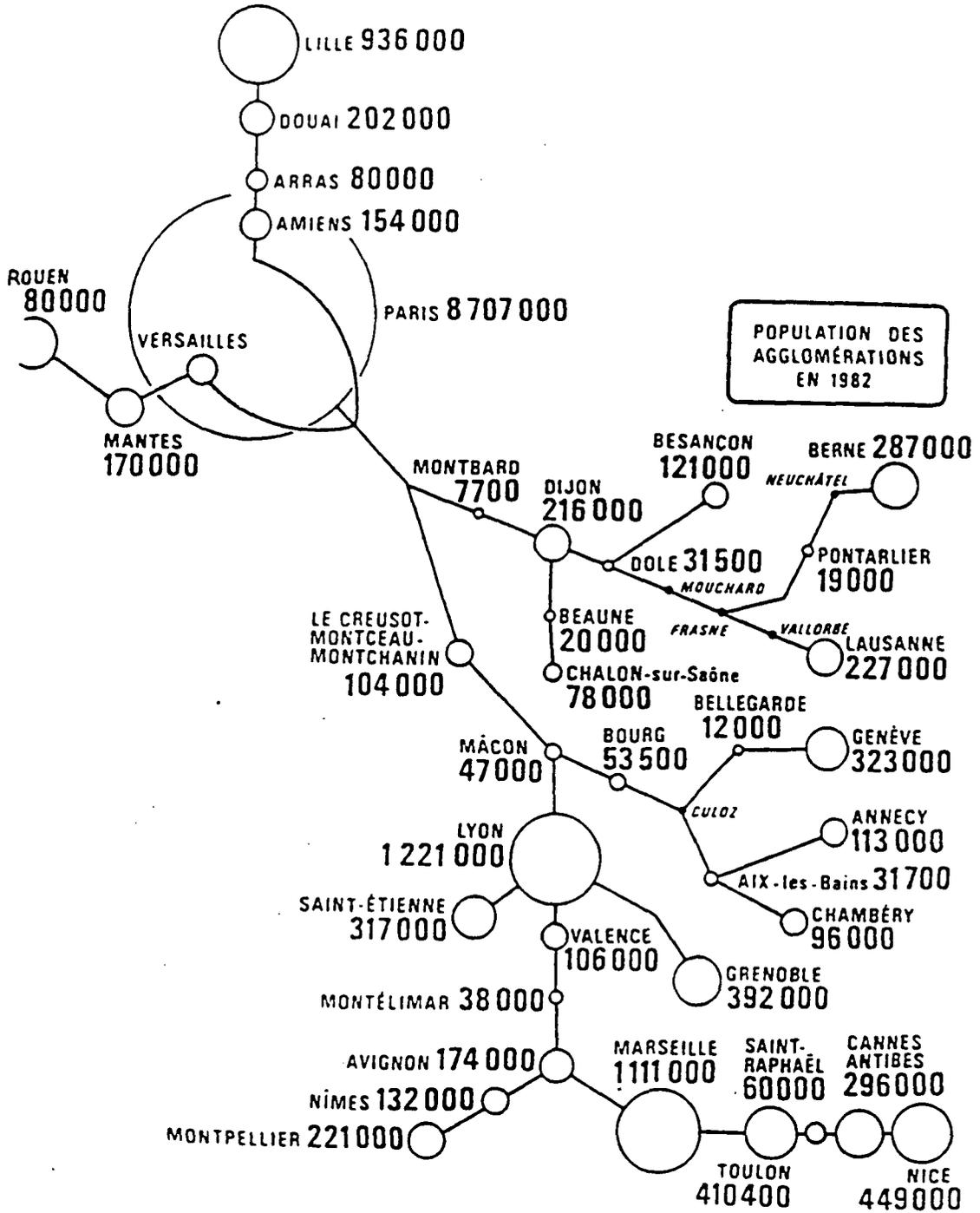
Pour les autres destinations, le TGV constitue l'essentiel de la desserte de jour, les trains classiques assurant des relations de nuit sur grands itinéraires (en nombre parfois équivalent aux relations de jour).

DESSERTTE DU T.G.V. SUD-EST



Source SNCF

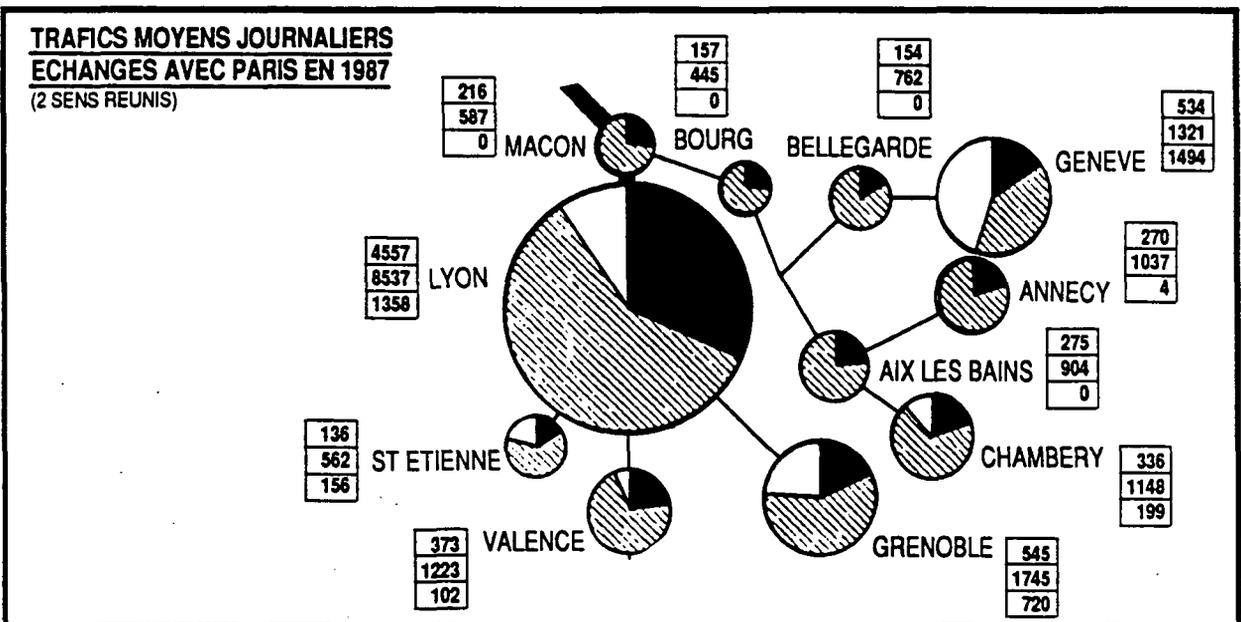
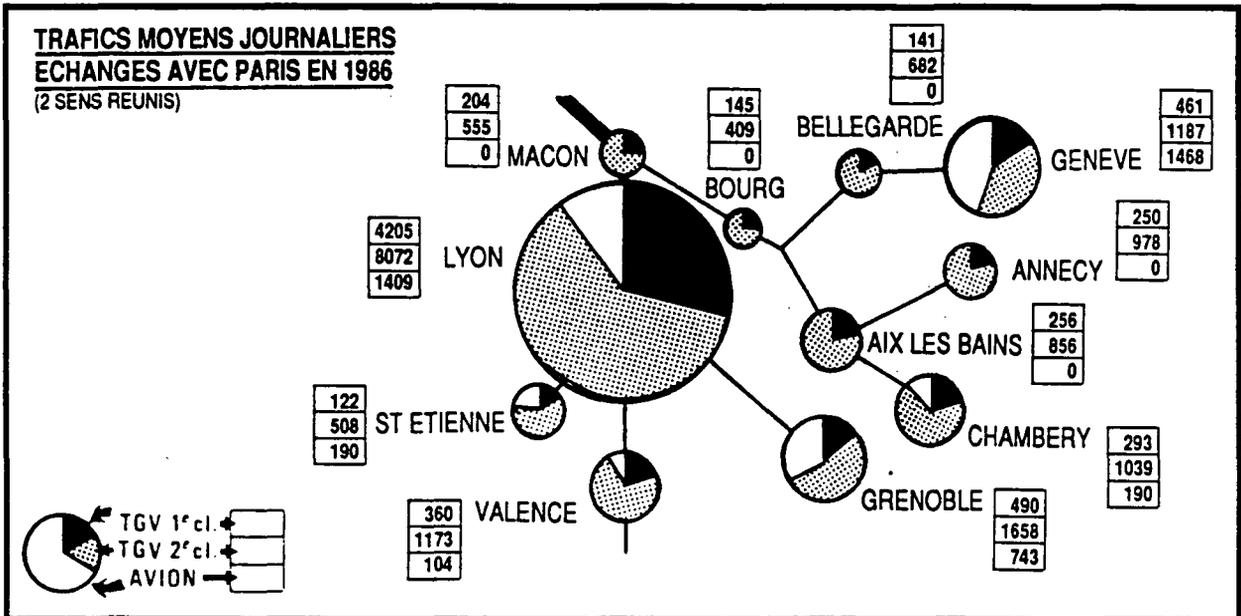
**POPULATION DESSERVIE PAR LE T.G.V. SUD-EST**



Source SNCF

## 2 - CLIENTELE ET PART DE MARCHÉ DU FER

La clientèle sur les différents modes de transport pour les relations avec Paris est suivie régulièrement par la SNCF, qui élabore les tableaux récapitulatifs ci-dessous:



Source SNCF

Le rapprochement des trafics par les différents modes sur la relation Paris - Sud-Est atteste de la prédominance incontestable prise par le fer :

Trafic avec Paris  
des différentes métropoles de Rhône-Alpes  
(1986 - Jour moyen 2 sens)

	SNCF	%	ROUTE	%	AIR	%	TOTAL
LYON	12280	79%	1820	12%	1440	9%	15510
BOURG	550	68%	260	32%	-	0%	810
VALENCE	1530	82%	240	13%	100	5%	1870
GRENOBLE	2150	66%	360	11%	740	23%	3250
ST ETIENNE	630	44%	600	42%	190	14%	1420
CHAMBERY	1330	79%	160	10%	190	11%	1680
ANNECY	1230	72%	480	28%	-	0%	1740

La comparaison de ces chiffres, montre une évolution

- toujours à la hausse pour le trafic TGV (chiffres 87/chiffres 86)

- proche de la stagnation pour la clientèle aérienne notamment pour Lyon, Chambéry, Grenoble, comme en attestent les tableaux suivants :

Clientèle TGV Paris  
(trafics moyens journaliers 2 sens)

	Nb. A.R. circul.	Clientèle 1986	Clientèle 1987	% progression
BOURG	5	550	600	+ 9 %
VALENCE	9	1530	1600	+ 5 %
GRENOBLE	5	2150	2300	+ 11 %
ST ETIENNE	3	630	700	+ 11 %
LYON	22	12280	13100	+ 7 %
CHAMBERY	3	1330	1490	+ 12 %
AIX	6	1110	1180	+ 6 %
ANNECY	3	1230	1310	+ 7 %

Source SNCF

Clientèle aérienne Paris-Sud Est  
(trafics moyens journaliers 2 sens)

	Trafic 1986	Trafic 1987 (au 31.9)	% évolution 1986/1987	Tendance 1987/1988
VALENCE	104	102	- 2 %	+ 2,3
GRENOBLE	743	720	- 3 %	- 3,5
ST ETIENNE	190	188	- 1 %	-
LYON	1409	1388	- 1 %	+ 0,7
CHAMBERY	190	188	- 1 %	-

Source Aviation Civile

## B - LES LIAISONS NATIONALES



### 1 - L'OFFRE

Les tableaux ci-joints résument, à l'hiver 1987 - 1988, les relations nationales les plus importantes assurées au départ ou à destination des villes principales de la région.

Elles sont assurées par les différentes transversales desservant la région Rhône-Alpes

- Lorraine - Méditerranée
- (Grenoble) - Lyon - Nantes
- Lyon - Bordeaux
- Savoie - Méditerranée

Les relations directes sont celles assurées le long de ces axes, les autres relations sont assurées par des correspondances aux différents noeuds du réseau régional (Lyon, Valence) ou national (Paris).

(Dans le décompte des relations ci-joint, on a comptabilisé les relations en correspondance à partir du moment où le temps d'échange offert à la gare de correspondance était compris entre 10 et 45 mn).

Néanmoins, il ressort de l'examen rapide des relations en place, que le meilleur niveau de desserte, en dehors de Paris, est assuré avec les métropoles du midi (Marseille, Montpellier, Nice) puis dans une moindre mesure les grandes villes de l'Est (Dijon, Strasbourg, Nancy, Metz).

Alles/Retour au départ de	Vers	LYON	BOURG	MONTCELI	VALENCE	GRENOBLE	ROANNE	ST ETIENNE	MACON	CHAMBERY	ANNECY	GENEVE
PARIS	29	29	8	5	15	5	2	5	9	7	5	5
LILLE	3	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
NANTES	5	5	0	0	0	1	5	0	0	0	0	0
DIJON	16	17	0	4	9	0	0	0	14	0	0	0
NANCY	4	4	0	0	3	0	0	0	3	0	0	0
METZ	4	4	0	0	3	0	0	0	3	0	0	0
STRASBOURG	7	7	6	0	3	0	0	0	0	0	0	0
MARSEILLE	15	15	2	10	22	4	0	0	5	3	2	2
NICE	8	6	0	3	11	3	0	0	3	3	2	2
MONTPELLIER	10	8	1	9	11	1	0	0	2	1	0	2
BOULOGNE	4	4	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0

donnée B7.88  
en JDS

Relations villes à villes directes

Alors/ Retours de	en depart des	LYON	BOURG	MONTLJUN.	VALENCE	GRENOBLE	ROANNE	ST ETIENNE	MAJON	CHAMBERY	ANNECY	GENEVE
PARIS		29 29	10 11	13 13	19 31	14 12	17 19	22 25	9 11	19 19	16 14	13 13
LILLE		3 5			3 4	2 2		3 2		2 2		
NANTES		5 5			5 5	5 3	5 5	4 4		4 2		2 3
DIJON		16 17							14 14			
NANCY		4 5			3 3	2 2			3 3	2 2		
METZ		4 5			3 3	2 2		2 3	3 3			
STRASBOURG		7 7	6 6		7 6	6 2		7 7				
MARSEILLE		15 15	1 1	10 10	22 23	12 10	8 6	8 8	5 6	12 11	8 10	7 8
NICE		12 10			16 14	3 3		6 6	3 4	3 3	2 2	3 5
MONTPELLIER		14 18	1 1		20 21	8 9		5 6	2 3	9 8	2 5	4 5
BORDEAUX		4 4			5 5	4 1	4 4	4 5				2 1

données 87.88  
en JDS

Relations villes à villes totales (y compris correspondance)

	LYON	BOURG	MONTBLIN.	VALENCE	GRENOBLE	ROANNE	ST ETIENNE	MAISON	CHAMBERY	ANNUECY	GENEVE
PARIS	2L	1L55	3L15	2L50	3L10	3L20	2L45	1L40	3L15	3L30	3L30
LILLE	4L25										
NANTES	6L35					5L20					
DIJON	1L45			2L55				1L05			
NANCY	4L25			5L35				3L45			
METZ	5L10			6L20				4L30			
STRASBOURG	4L50	4L10									
MARSEILLE	3L		1L30	2L	2L50				3L30		
NICE	4L55		4L30	4L55							
MONTPELLIER	2L40		2L	1L55					3L50		
BORDEAUX	7L40					6L20					

Meilleurs temps de trajet

Service d'hiver 87.88

JOB

## 2 - LA CLIENTELE

On connaît la clientèle des relations nationales au départ ou à destination de Lyon par diverses bases de données

- une enquête menée par la SNCF en 1985 sur la clientèle de ses rapides et express en Rhône Alpes  
[on connaît là des trafics sur relations, comportant aussi bien des trajets directs que des voyageurs en correspondance à Lyon]

- l'analyse des billets

On a procédé au dépouillement des billets vendus en juin 1988 au départ ou à destination de Lyon [excluant donc les correspondances]

Le rapprochement de deux sources de données donne la hiérarchisation suivante (on a pris comme point de comparaison la clientèle LYON - MARSEILLE ramenée à l'indice 100)

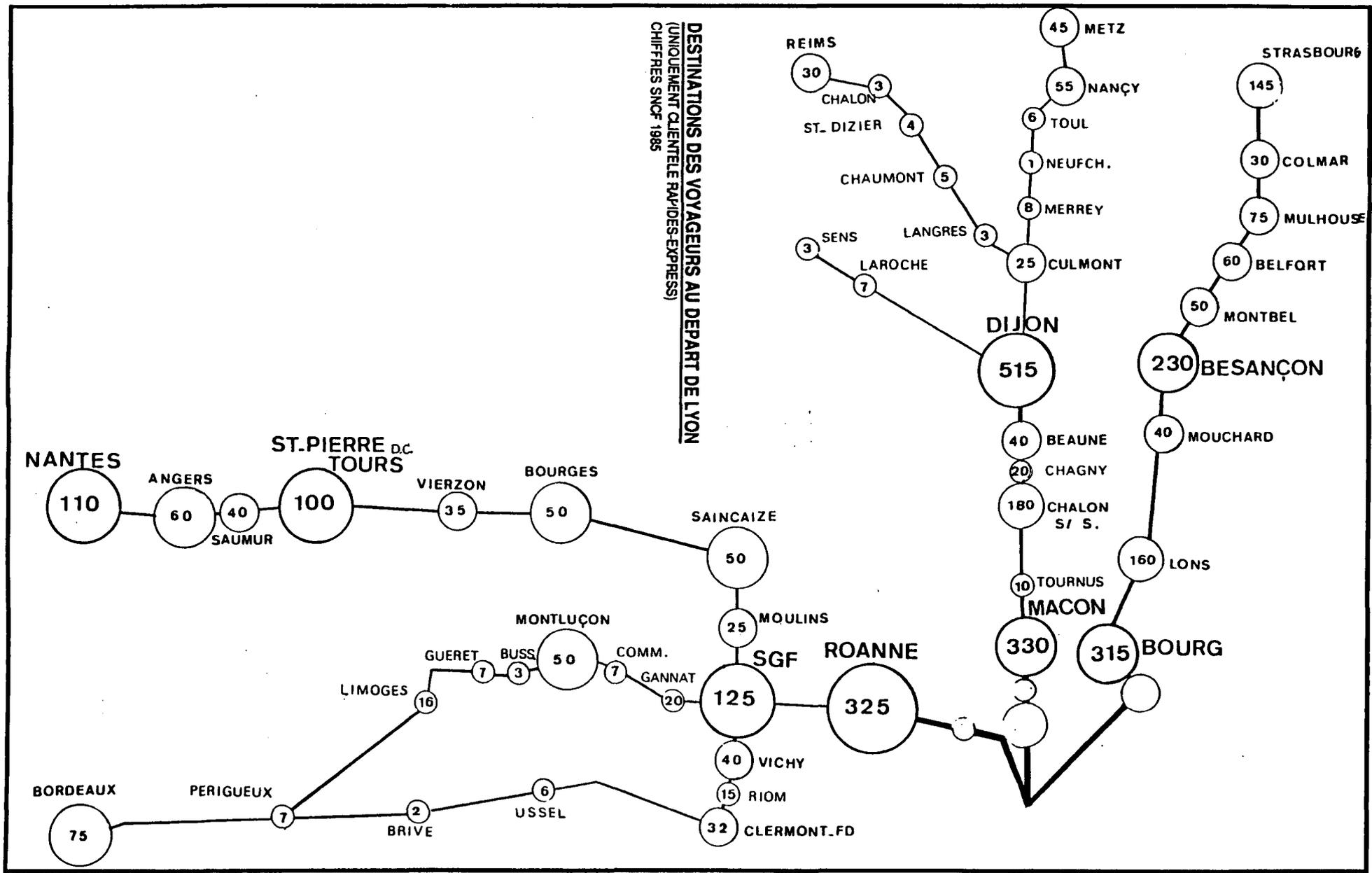
	Clientèle JOB 1985 Juin 1988	Billets mensuels
PARIS	1 100	1 750
MARSEILLE	100	100
DIJON	84	54
AVIGNON	66	55
MACON	54	-
TOULON	-	43
MONTPELLIER	41	38
CHALONS/SAONE	-	39
NIMES	38	-
BESANCON	38	-
NANTES	-	38
CLERMONT-FD	-	35
LILLE	-	35

(les autres destinations se situent en dessous de l'indice 35)

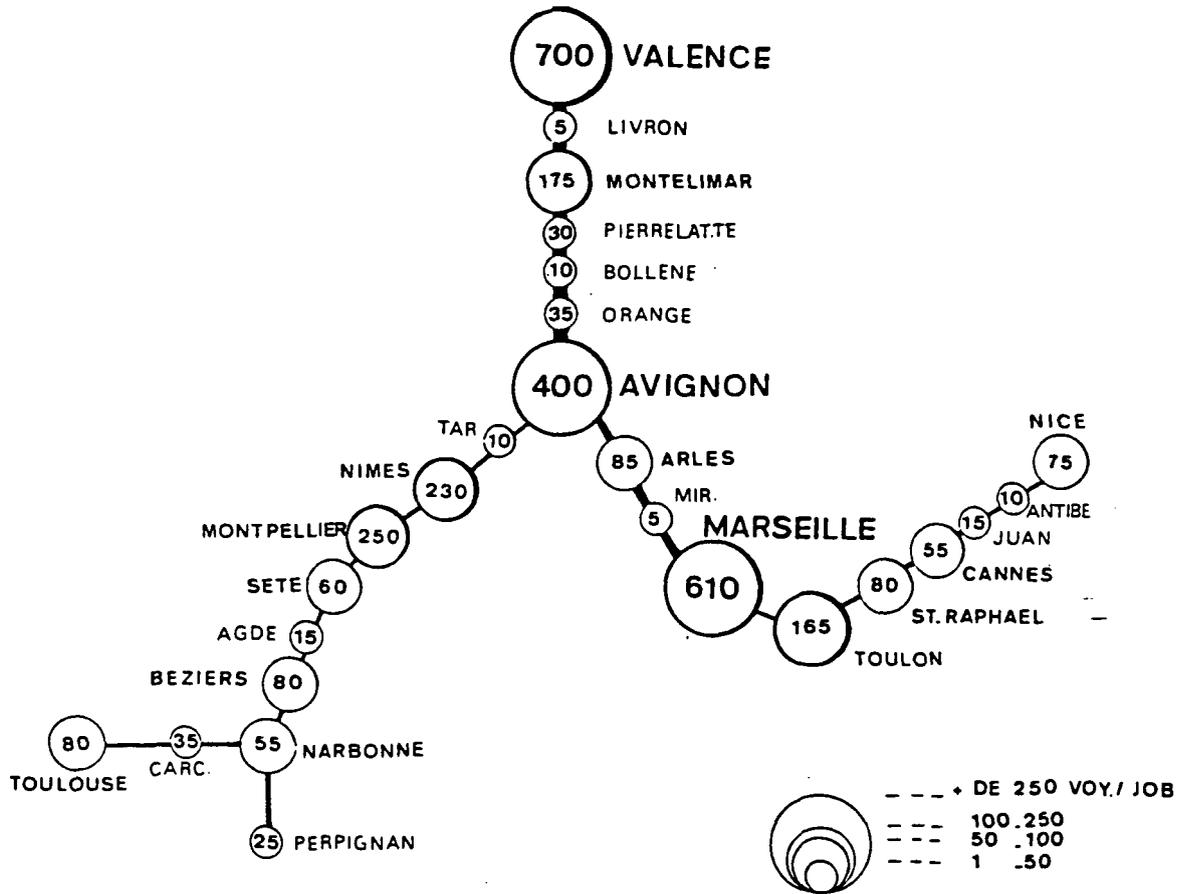
Cette comparaison montre bien dans les 2 cas la même hiérarchie.

- 1) Paris
- 2) L'axe Sud : Marseille - Côte d'Azur - Languedoc
- 3) L'axe Nord : Dijon - Châlon - Mâcon

**DESTINATIONS DES VOYAGEURS AU DEPART DE LYON**  
 (UNIQUEMENT CLIENTELE RAPIDES-EXPRESS)  
 CHIFFRES SNCF 1985



**DESTINATION DES VOYAGEURS AU DEPART DE LYON**  
 (CLIENTELE RAPIDES - EXPRESS) AXE MARSEILLE  
 CHIFFRES SNCF 1985



# **C - LA DESSERTE REGIONALE**



## **1 - L'OFFRE**

### **a ) Descriptif général**

Ont été considérés dans cette étude comme trains d'intérêt régional tous ceux qui permettent des liaisons ville à ville de jour et rapides, ce qui a amené à exclure :

- les omnibus, assurant un cabotage trop important pour rendre un service performant aux voyageurs de bout en bout.
- les trains de nuit (circulant dans la plage 22 h - 5 h) dont la fonction première n'est pas la desserte locale.

Sur la base de ces définitions (et de la notion de correspondance rappelée plus haut) on a procédé à un examen systématique des relations intervilles dans la région.

Chaque ville importante a donné lieu à une fiche récapitulative et à des graphiques illustrant la nature de la desserte et ses performances (isochrones), ces documents figurent en annexe.

On ne fera part ici que des éléments de synthèse, dans une première partie sur l'offre ferroviaire, dans un deuxième temps sur la demande de déplacement (clientèles ferroviaires et routières).

On peut synthétiser la quantité et la qualité de la desserte régionale en 2 graphiques, portant l'un sur le nombre de dessertes, l'autre sur les possibilités de passer la journée à destination de façon satisfaisante.

	BELLEGARDE	BOURG	MONTELMAR	VALENCE	GRENOBLE	ROANNE	ST ETIENNE	MACON	AIX LES BAINS	CHAMBERY	ANNECY	ANNEMASSE	GENEVE
LYON	6 6	16 11	12 17	16 12	13 19	18 19	28+ 3T <sub>6</sub> 32 +3T <sub>6</sub>	14 15	10 10	11 12	8 9	4 5	6 6
BELLEGARDE	2 3		4 3	4 4	3 3		2 3	4 5	4 5		10 8	18 17	
BOURG	8 7	10 10		7 6	11 13	11 9	5 6	3 4	4 3	2 2	2 1		
MONTELMAR	15 14	9 9	6 8		5 8	5 5	5 7	5 7		2 4			
VALENCE	12 11	11 11	10 14	6 6	6 7	7 7	6 6		3 4				
GRENOBLE	9 7	8 11		9 10	13 12	8 8	5 4	4 5					
ROANNE	10 11			8 6	7 4	6 4	3 3	3 3					
ST ETIENNE				8 8	7 5		5 5						
MACON	5 4	4 3	4 3				2 2						
AIX LES BAINS	31 32	19 13	4 2	11 8									
CHAMBERY	15 14	6 1	10 8										
ANNECY	3 2	1 1											
ANNEMASSE		18 18											

NOMBRE TOTAL DE LIAISONS VILLE A VILLE "UTILES"  
 (HORS CABOTAGE ET HORS TRAINS DE NUIT)  
 JOBAHIVER 87-88

NOMBRE DE RELATIONS REGIONALES DIRECTES ASSUREES EN T.G.V.  
 (EN JOB 87-88)

	BELLEGARDE	BOURG	MONTELIMAR	VALENCE	GRENOBLE	ROANNE	ST ETIENNE	MACON	AIX LES BAINS	CHAMBERY	ANNECY	CULOZ	GENEVE
LYON			1 1	3 3	6 5		3 3						
BELLEGARDE	1 2							2 2					5 5
BOURG								4 3	4 5	2 3	2 2		2 1
MONTELIMAR				4 4									
VALENCE													
GRENOBLE													
ROANNE													
ST ETIENNE													
MACON								4 3	3 2	2 1			2 2
AIX LES BAINS								4 4	4 4	2 2			
CHAMBERY										0 1			
ANNECY										2 2			
CULOZ												1 1	

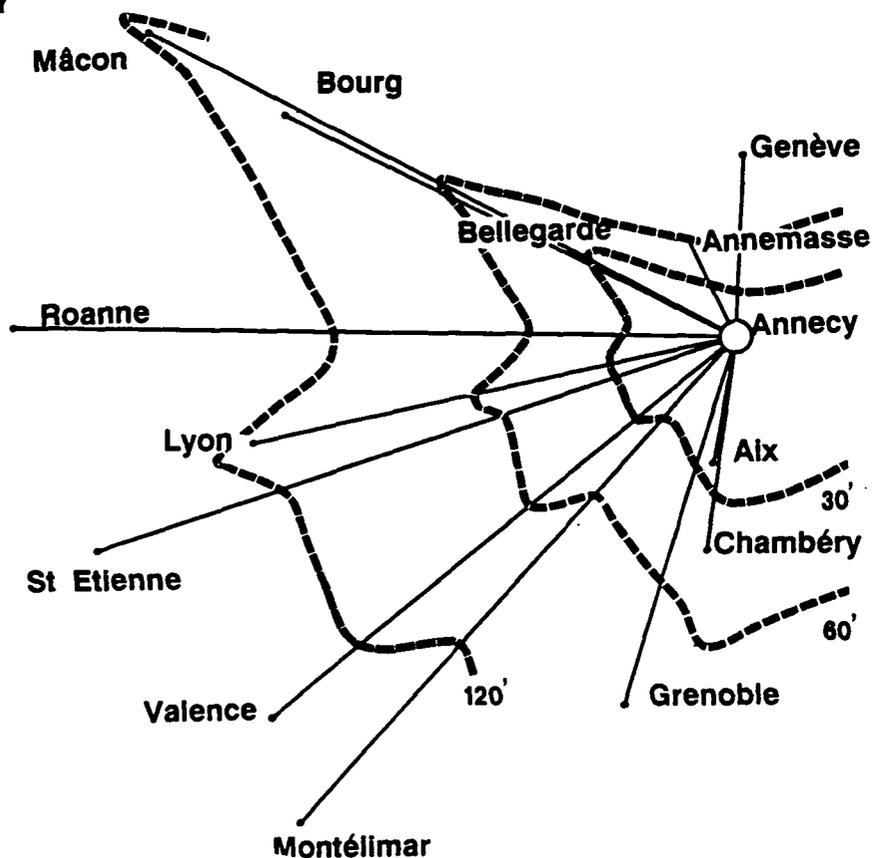
	BELLEGARDE	BOURG	MONTELMAR	VALENCE	GRENOBLE	ROANNE	ST ETIENNE	MACON	AIX LES BAINS	CHAMBERY	ANNECY	ANNEMASSE	GENEVE
LYON	1h17 1h19	40' 40'	1h18 1h20	51' * 53' *	1h07 * 1h08	1h07 1h14	40' * 40' *	35' 38'	1h09 1h07	1h07 1h10	1h51 1h50	1h55 2h20	1h51 1h50
BELLEGARDE	1h07 * 1h05			2h33 2h37	1h33 1h34	3h09 2h48		1h24 * 1h20	37' 36'	49' 46'		35' 33'	28' * 25'
BOURG		2h31 2h32	2h07 2h06	2h10 2h10	2h29 2h39	1h50 1h39	18' * 18' *	59' * 57' *	1h11 * 1h10 *	1h38 * 1h37 *	1h48 * 2h12 *	1h35 * 1h34 *	
MONTELMAR			20' * 20' *	1h39 1h38	2h45 2h46		2h11 2h02	2h43 2h31	2h23 2h17	3h23 3h09			3h53 3h53
VALENCE				1h01 57'	2h22 2h21	1h39 * 1h26 *	1h36 1h38	1h59 1h54	1h41 1h42	2h34 * 2h28 *			3h06 3h
GRENOBLE					2h48 * 2h42 *	2h27 * 2h32 *		57' 54'	38' 38'	1h42 * 1h29	2h42 2h40	2h03 2h	
ROANNE					1h13 1h05			2h31' 2h57	2h47 3h08	3h45 3h37	3h36 3h59	3h18 3h38	
ST ETIENNE								2h20 2h24	3h14 * 2h47			3h08 2h53	
MACON								1h19 * 1h17 *	1h31 * 1h29 *	1h54 * 1h57 *		1h51 * 1h51 *	
AIX LES BAINS								9' 9'	28' * 27' *	1h50 * 1h47 *	1h08 1h04		
CHAMBERY									43' * 41' *	1h44 2h	1h21 1h16		
ANNECY										59' 1h07	1h13 1h19		
ANNEMASSE												10' 9'	



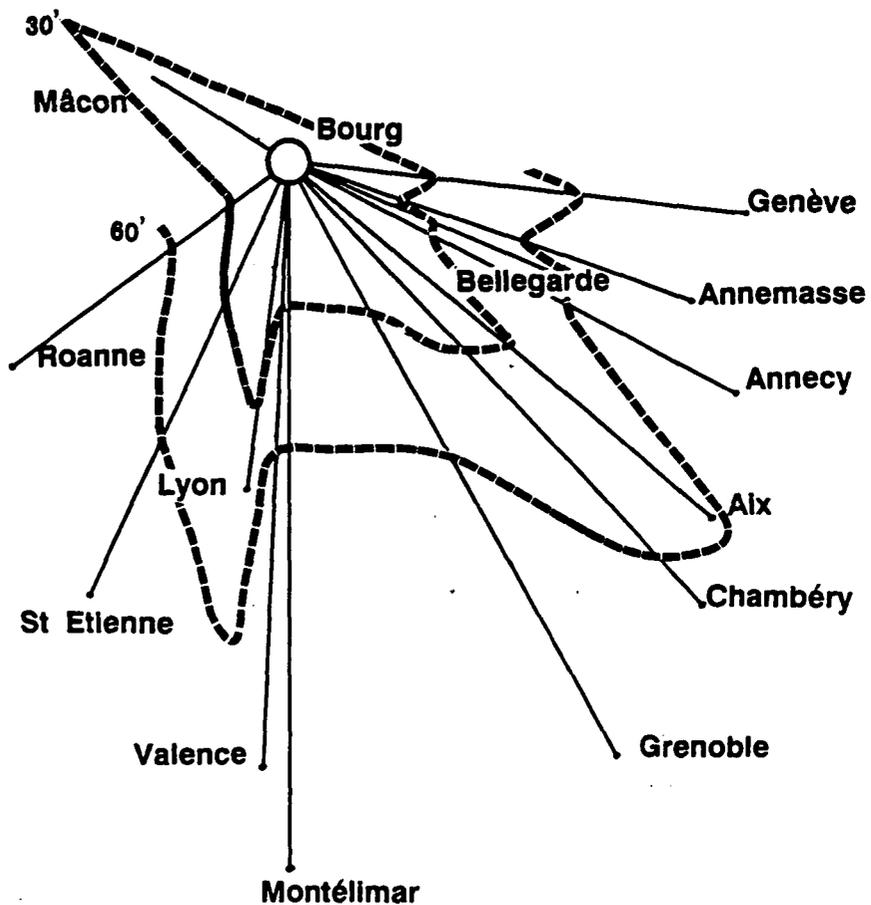
\* utilisation (au moins partielle)  
du TGV

MILLEURS TEMPS VILLE A VILLE  
JOB - HIVER 87-88

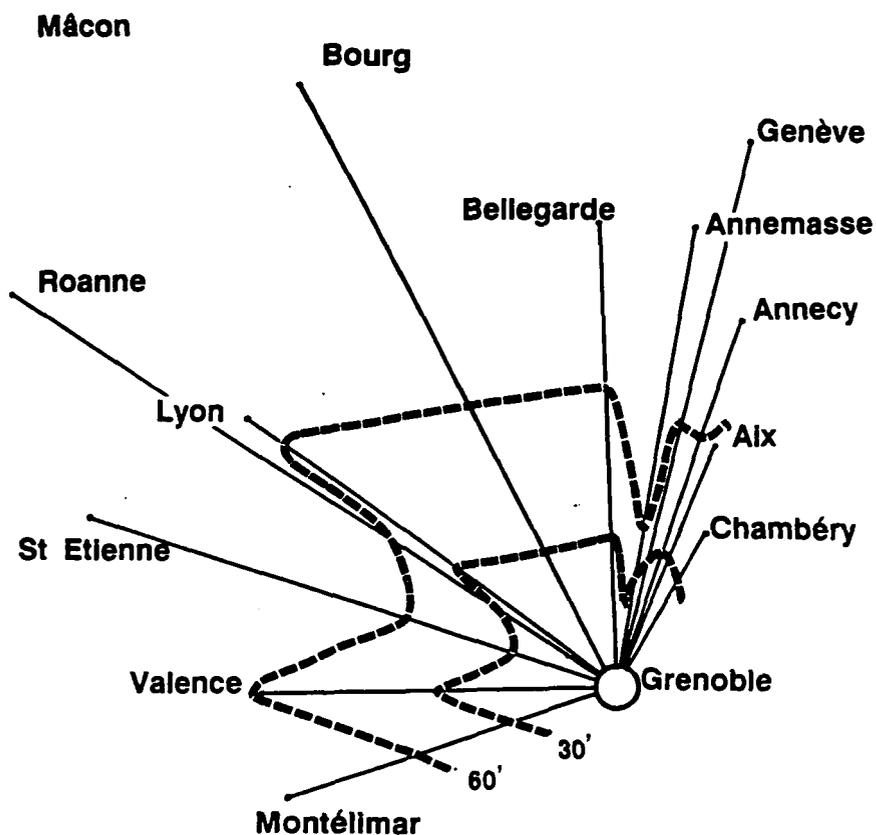
AU DEPART DE : ANNECY



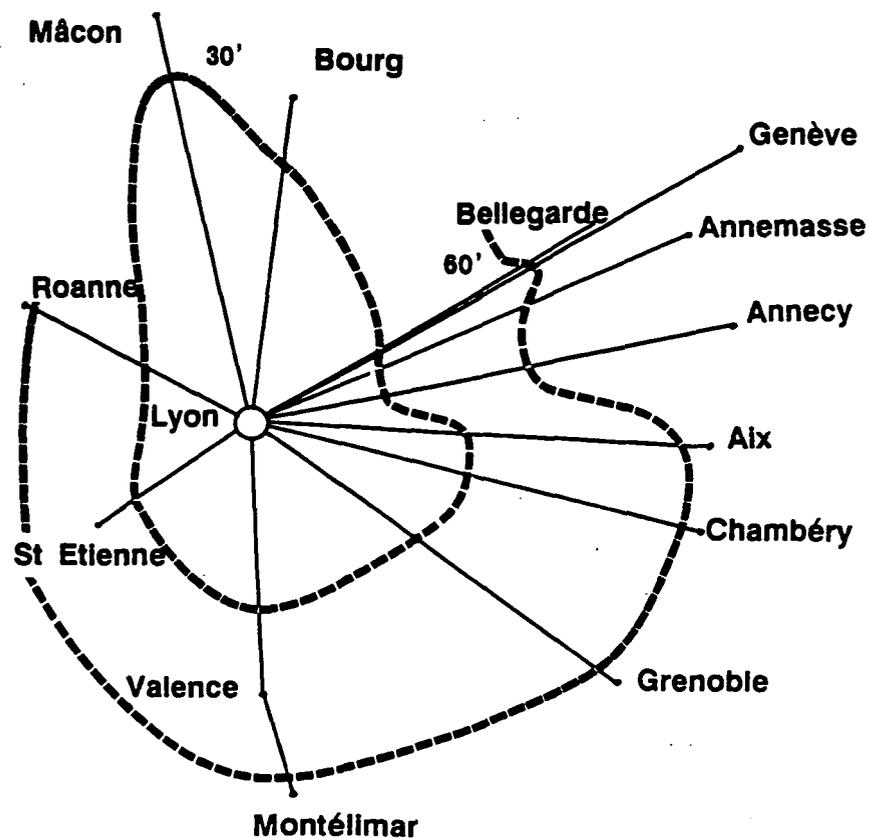
AU DEPART DE : BOURG

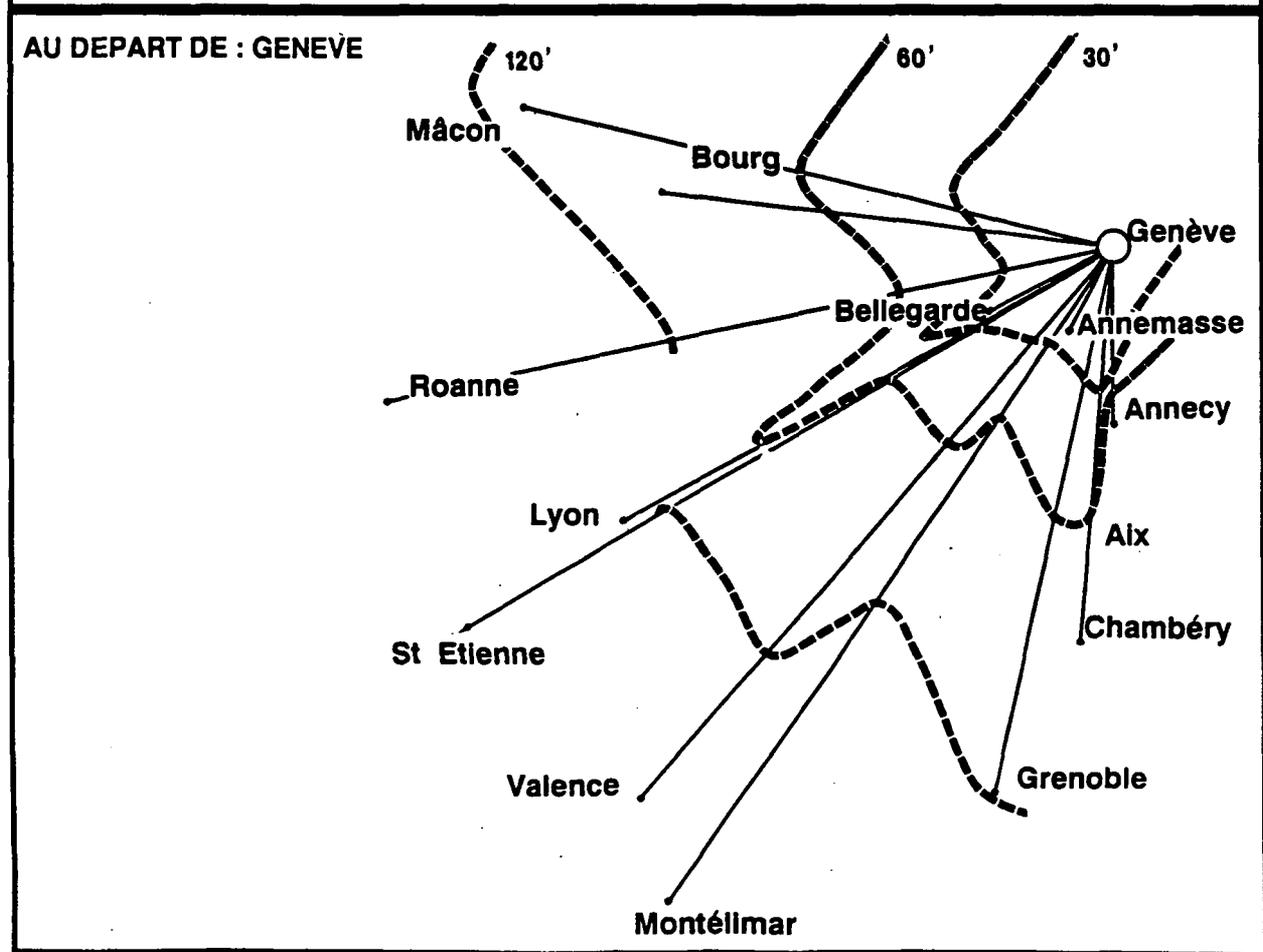
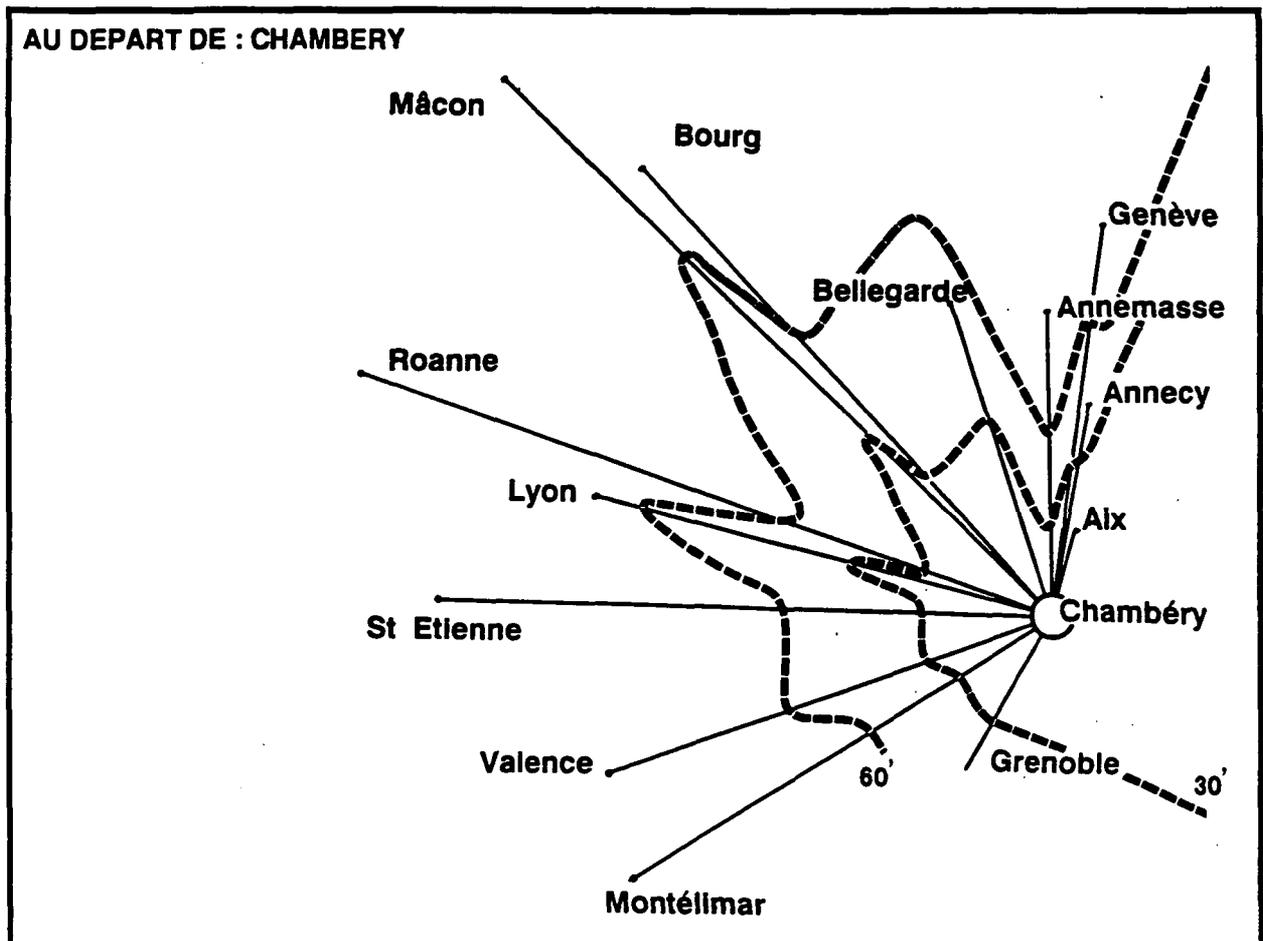


AU DEPART DE : GRENOBLE

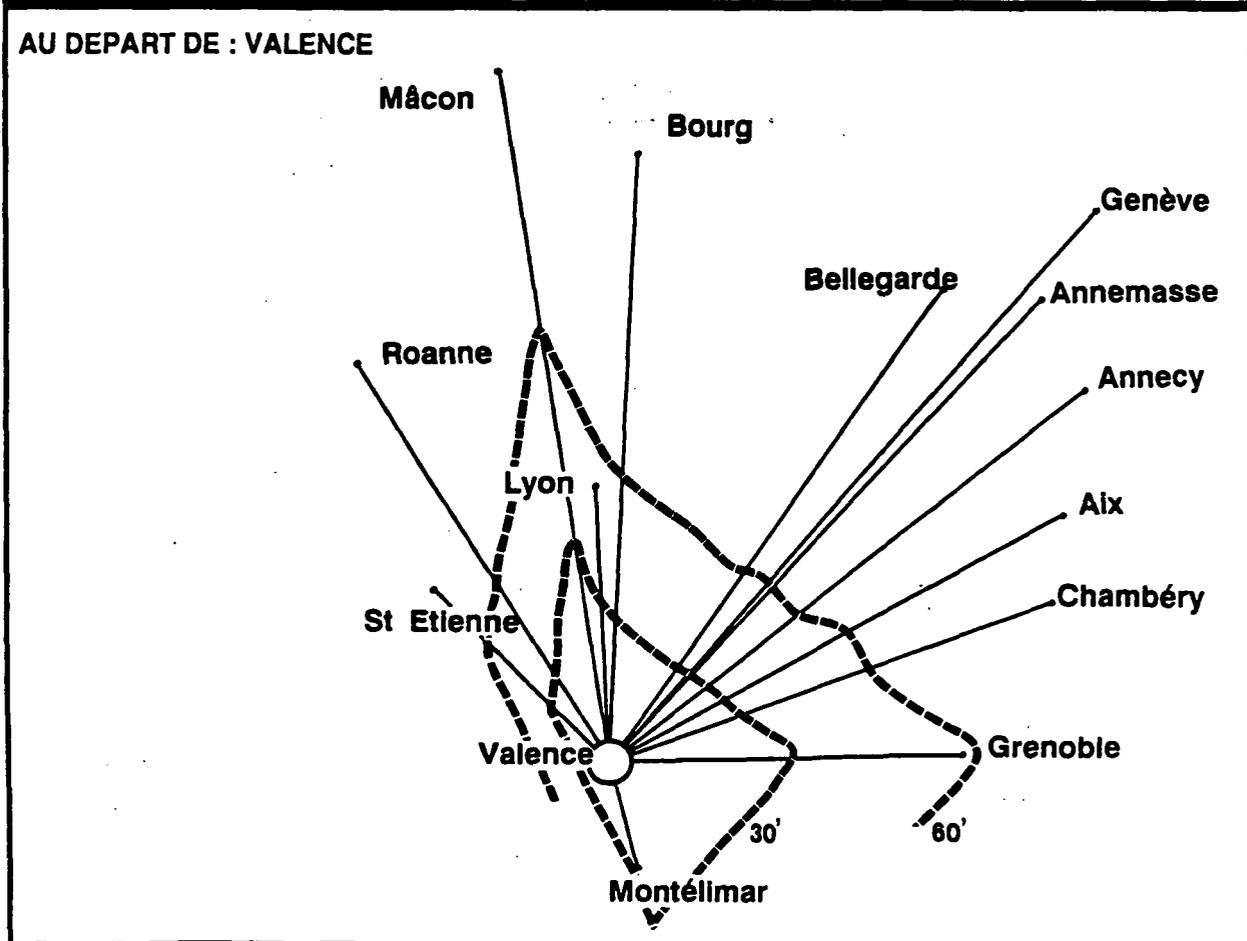
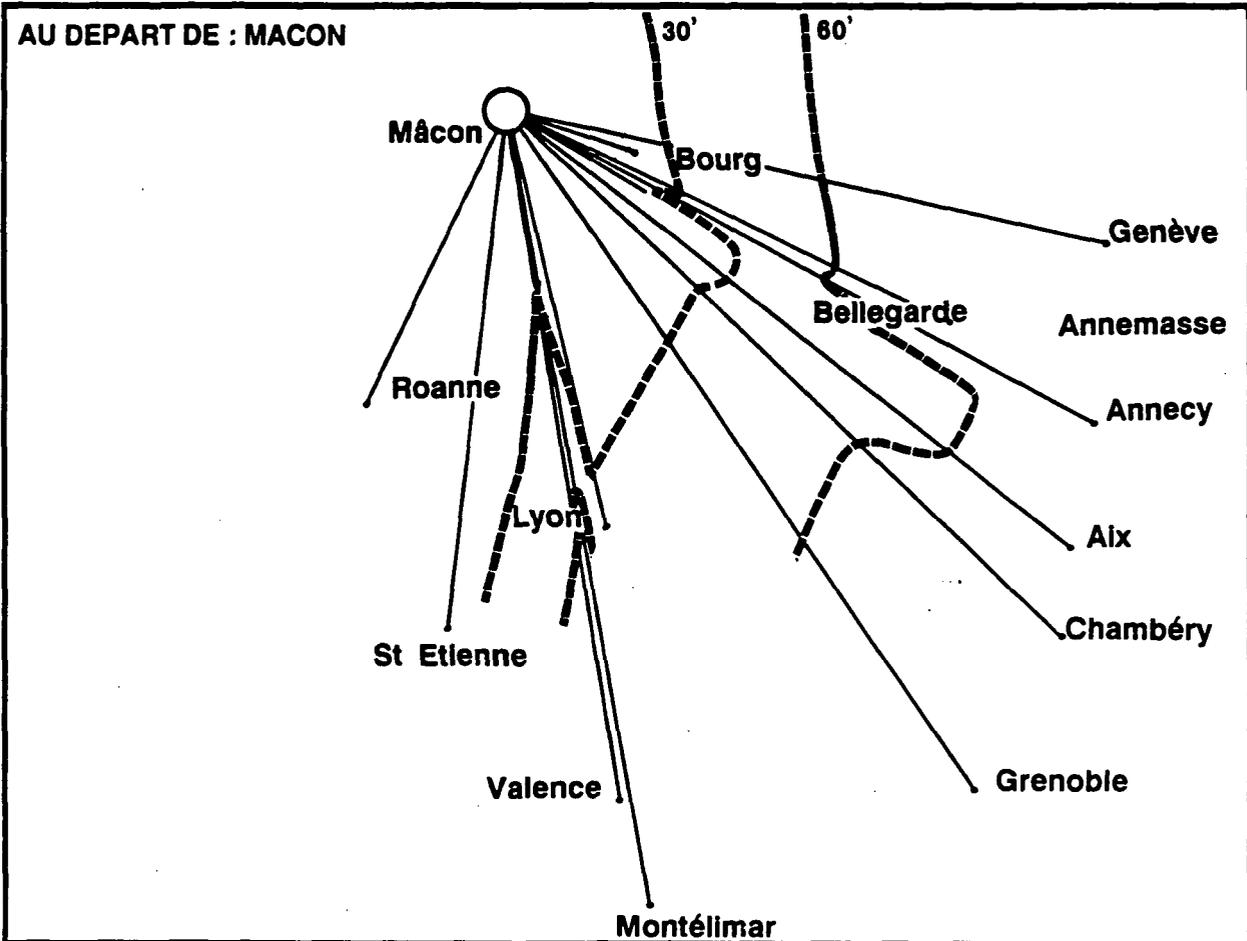


AU DEPART DE : LYON



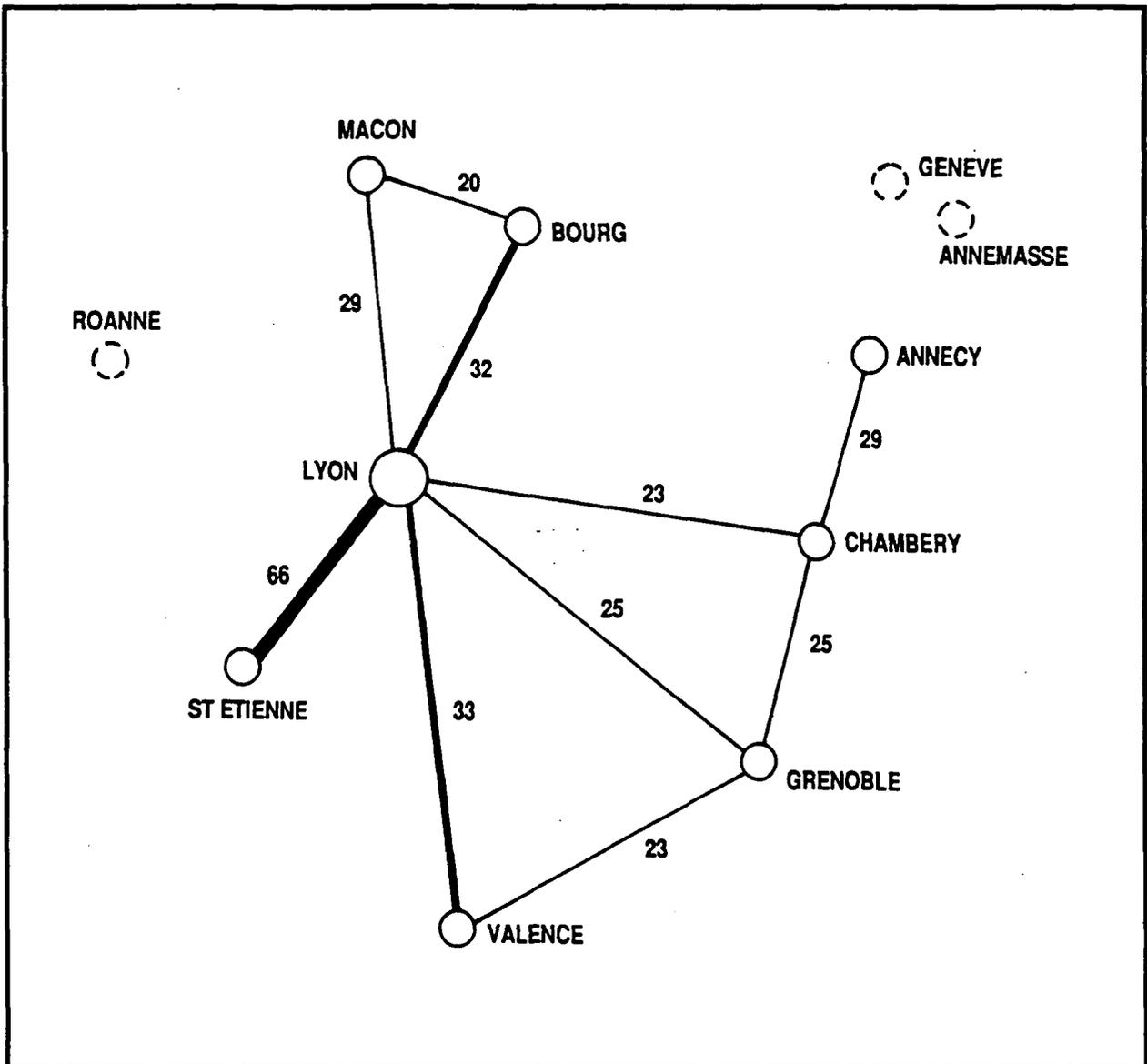


LIAISONS REGIONALES SNCF ( service hiver 1987-1988 ) GRAPHIQUE DES ISOCHRONES ( 2 sens )



### b) L'arbre des relations importantes

Si on ne retient de la desserte régionale que les axes où le nombre de relations assurés par jour est supérieur à 20 (2 sens confondus) on obtient l'arbre ci-après.



Cet «arbre» mérite plusieurs commentaires :

\* Il fait ressortir parfaitement «l'étoile» de Lyon, c'est à dire le niveau de service élevé entre Lyon et ces autres villes de la région (à l'exception d'Annecy).

\* Il met en évidence une structure «ville à ville» de la desserte régionale : c'est entre les préfectures voisines (départements adjacents.) que le niveau de desserte est le plus élevé, en particulier le sillon Alpin fonctionne plus comme une série de barreaux que comme un axe desservant plusieurs pôles intermédiaires.

\* Il met également en évidence les manques

- Lyon Annecy
- Lyon Roanne
- Lyon Genève
- Genève Annecy

ainsi que l'absence de bonnes relations diagonales (Annecy - Grenoble ou Chambéry - Valence).

\* St Etienne dispose, par rapport aux autres villes de la région, d'une desserte particulièrement soutenue avec Lyon. A l'inverse à part cette relation directe, la quasi totalité des déplacements ferrés au départ de St Etienne imposent une correspondance à Lyon, d'autant plus pénalisante qu'elle correspond parfois à un rebroussement.

\* Dans les relations entre villes comptabilisées sur ce schéma, ont été intégrées les relations assurées actuellement par TGV, à savoir :

Lyon Grenoble ..... 10

Lyon St Etienne ..... 6

Lyon Valence ..... 6

Mâcon Bourg ..... 7

Si l'on excepte St Etienne, c'est un quart en moyenne de la desserte sur ces liaisons qui va être touché par le prolongement TGV, avec les changements d'itinéraires prévus.

\* La préfecture de Rhône Alpes (sans compter Privas) qui dispose du maillage le plus médiocre est Annecy. C'est en particulier celle qui est le moins bien reliée à Lyon.

**c ) La possibilité de passer la journée à destination**

Le tableau ci-dessous recense la possibilité (x) au départ d'une ville A d'aller passer la journée à B aux conditions suivantes

- plage horaire disponibles à B : 10h - 16h30

- départ de A à 6h au plus tôt retour à A à 20h30 au plus tard

Au départ de ...	Possibilité de passer la journée à ...									
	BOURG	VALENCE	MONTÉL.	GRENOBLE	STÉPHEN	ROANNE	LYON	CHAMBERY	ANNECY	ANNEMASSE
BOURG	■	x		x	x		x			
VALENCE / PAVAS	x	■	x	x	x	x	x	x		
MONTÉLIMAR / AUBENAS		x	■	x			x			
GRENOBLE	x	x	x	■	x		x	x	x	
SAINT STÉPHENNE	x	x		x	■	x	x	x		
ROANNE		x			x	■	x			
LYON	x	x	x	x	x	x	■	x	x	
CHAMBERY	x			x	x		x	■	x	x
ANNECY			x	x			x	x	■	
ANNEMASSE							x	x	x	■

Les deux villes disposant de la meilleure accessibilité à la journée, en origine comme en destination sont Lyon et Grenoble.

Les villes les moins bien dotées en l'état actuel des dessertes sont Annecy, Montélimar, Roanne et Annemasse (en origine comme en destination).

## **d ) Les principales caractéristiques locales**

### **ANNECY**

- Le meilleur niveau de desserte est assuré sur les liaisons de voisinage : Aix et Chambéry... mais reste le problème de l'accessibilité à Genève et Annemasse
- Les correspondances à Lyon sont pénalisantes
- La desserte du sillon Alpin pose problème
- La qualité des relations avec Bourg et Mâcon est directement liée au TGV

### **BOURG**

- Bourg bénéficie d'une desserte de qualité avec Lyon, permettant un grand nombre de correspondance vers les autres villes de la région (mais avec des caractéristiques médiocres de temps d'accès et de journées sur place)
- Le TGV assure actuellement une bonne qualité de desserte avec les Savoies.

### **CHAMBERY**

- Chambéry dispose de bonnes dessertes de proximité (Aix, Annecy, Grenoble), ainsi qu'avec Lyon.
- Les liaisons assurées en TGV ont des temps très performants, mais pas forcément adaptées en nombre.
- Les caractéristiques de la desserte sur le sillon Alpin sont faibles (en fréquences comme en vitesse).

### **GENEVE**

- Les villes de la région les mieux reliées à Genève sont Chambéry et Lyon (avec, quand même, un nombre de relations limitées, mais bien positionnées)
- La desserte d'Annecy et des villes éloignées du sillon Alpin posent des problèmes importants
- La desserte TGV a amené des gains de temps très appréciables sur des liaisons régionales.

### **GRENOBLE**

- Grenoble dispose d'un bon niveau de desserte avec les villes qui lui sont reliées directement (en particulier Lyon avec les TGV), plus moyen quand il s'agit de correspondances.

### **LYON**

- Lyon dispose d'un bon niveau de desserte avec toute la région, particulièrement sur l'axe Nord-Sud.
- Le gros problème est la relation avec la Haute Savoie et Genève.
- Le TGV joue un rôle non négligeable pour les dessertes régionales au départ de Lyon.

### **MACON**

- Les meilleures dessertes au départ de Mâcon sont Lyon (et les villes qui lui sont rattachées par des correspondances) et Bourg, où la présence des TGV Savoies, améliore sensiblement la desserte.

### VALENCE

- La desserte sur l'axe Nord-Sud est de bonne qualité (en partie grâce aux TGV)
- Les déplacements vers l'Ouest sont pénalisés par l'obligation de correspondance à Lyon
- Vers l'Est, la desserte en place sur le sillon Alpin est faible, en volume comme en qualité.

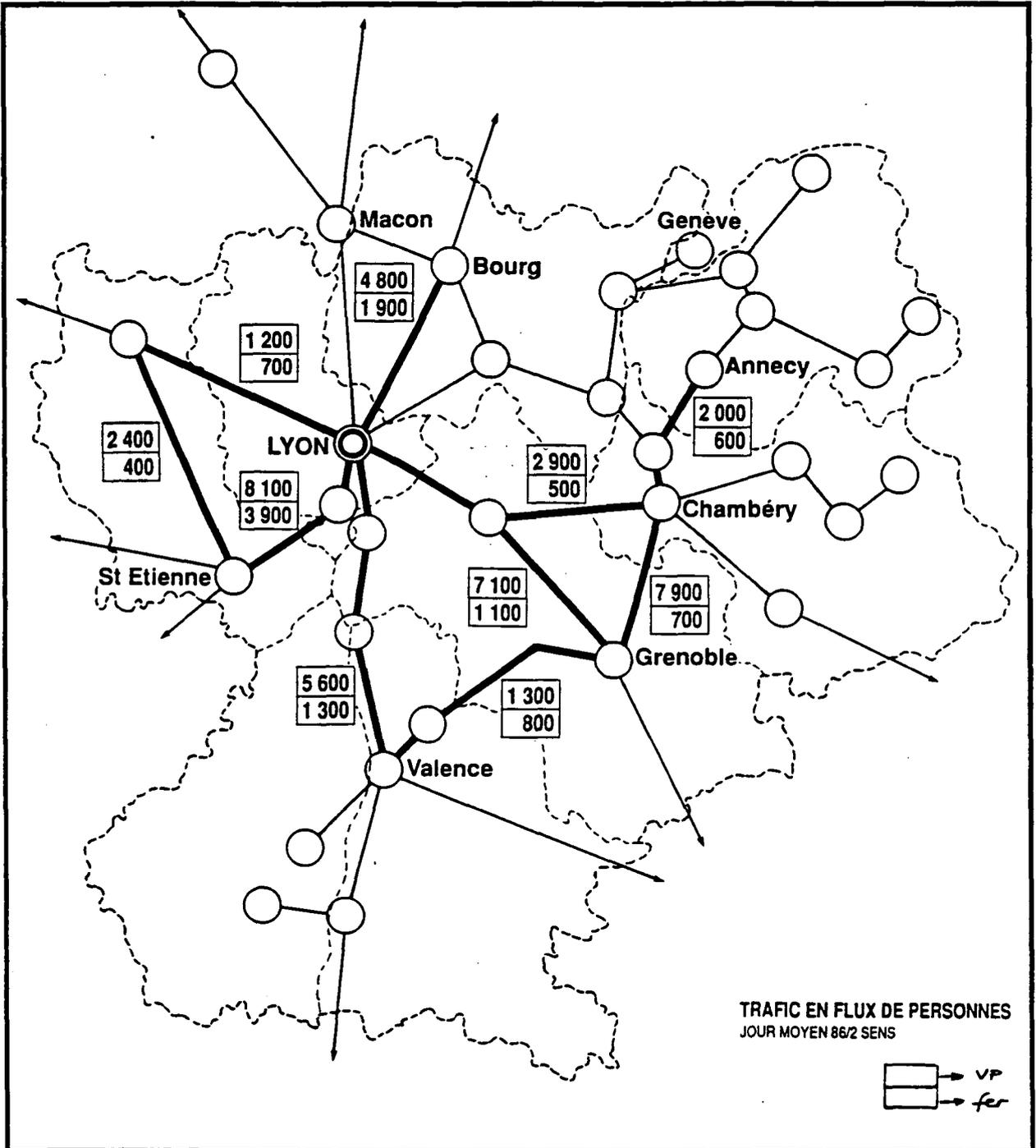
### ST ETIENNE

- Mises à part quelques relations directes avec Roanne et Paris, toutes les relations ferrées régionales se réalisent avec correspondance à Lyon (avec de bonnes correspondances vu le haut niveau de desserte sur Lyon - St Etienne).



## 2 - LES TRAFICS FERROVIAIRES ET ROUTIERS

Les différentes enquêtes routières et ferroviaires disponibles permettent de reconstituer les principaux flux régionaux (en relations intercités).



ce qui permet d'évaluer la part de marché occupé par le fer sur ces relations :

Grenoble	39 %					
St-Etienne						
Lyon	28 %	19 %	14 %	32 %		
Chambéry			8 %		14 %	
Annecy					13 %	23 %
	Bourg	Valence	Grenoble	St-Etienne	Lyon	Chambéry

### **III - L'IMPACT DU PROLONGEMENT**

# *L'impact du prolongement TGV sur la région Rhône Alpes*



**A**vant de faire le bilan des conséquences du prolongement TGV sur la desserte ferrée de la région, il convient de rappeler deux préalables

1 - On ne connaît pour l'instant que les itinéraires empruntés et les destinations desservies par le TGV (donc les temps de transports)... avec encore des points d'interrogations comme la desserte des Savoies.

Aucun élément de régime d'exploitation n'est encore défini, ni en fréquences, ni en créneaux assurés.

C'est donc une partie importante du bilan, qui, de fait, est impossible à dresser. On en est conduit à faire l'hypothèse de la stricte reconduction du niveau de service actuel (avec modification des itinéraires).

2 - Parallèlement, l'impact du prolongement TGV sur la région sera d'autant plus important que la desserte intra régionale assurant des correspondances sur l'infrastructure TGV sera adaptée et de niveau élevé. Il s'agit là de décisions qui relèvent de la compétence de la Région, dans le cadre de son programme de conventionnement ferré. On ne pourra donc ici que souligner les enjeux ou les opportunités.

# A - L'IMPACT DU PROLONGEMENT SUR LES RELATIONS AVEC PARIS

## 1 - L'IMPACT SUR LES RELATIONS FERROVIAIRES

La première conséquence du prolongement est, bien sûr, l'amélioration des relations ferrées avec Paris. Il conviendra de se soucier également de son effet sur la clientèle des autres modes de transport, en particulier, des relations entre les aéroports régionaux et Paris.

C'est bien sûr, pour les relations avec Paris (ou au delà vers le Nord et vers l'Ouest puisqu'à l'époque de son ouverture l'interconnexion en région Parisienne avec les TGV Nord et Ouest sera réalisée) que le prolongement TGV va présenter le maximum d'intérêt (par les gains de temps qu'il va permettre par rapport à la situation actuelle).

Les changements d'itinéraires sur voies classiques pour la desserte des différentes villes vont également avoir des répercussions en termes de fréquence, dans certains cas.

On peut synthétiser l'impact du prolongement par un tableau :

Relations vers Paris et le Nord

VILLES	Evolution en	
	Temps	Fréquence
GRENOBLE	+	+
VALENCE	+	0
MONTE LIMAR	+	0
CHAMBERY	+	+
AIX	+	0
ANNECY	0	+
GENEVE	0	0
ST ETIENNE	0	0
MACON TGV	0	0
LYON	0	- ?
BOURG	0	-

Le tableau appelle les commentaires suivants :

- **Valence, Montélimar**, et dans une moindre mesure **Grenoble**, vont être les 3 villes qui vont profiter particulièrement du prolongement pour leurs relations avec Paris.

Les gains de temps (30 mn pour la Vallée du Rhône, 20 mn pour Grenoble) y seront particulièrement sensibles.

En ce qui concerne **Grenoble**, dont la desserte s'élevait à l'hiver 1987 à 5 aller-retours quotidiens avec Paris, puis à l'hiver 1988 à 6 aller-retours, la SNCF considère que les 10 % de gain de temps que va procurer l'utilisation du contournement générera un surcroît de clientèle suffisant pour justifier, à cet horizon, la mise en place d'un septième aller-retour avec Paris.

- **La desserte des Savoies** (Chambéry - Annecy - Aix)

Actuellement la desserte des Savoies se fait par le Nord : Tous les TGV arrivent par la ligne de Culoz, desservent Aix, où ils sont, suivant les cas, orientés soit sur Annecy, soit sur Chambéry, soit découplés en 2 rames simples desservant chacune l'une de ces destinations.

Avec la mise en place du prolongement, certaines des dessertes des Savoies changeront d'itinéraire pour utiliser le prolongement de la ligne nouvelle jusqu'à ST Quentin Fallavier, puis la voie classique de Saint André le Gaz pour desservir en série Chambéry, Aix, Annecy, avec les gains de temps suivants :

- gain de 20 mn pour Chambéry
- gain de 10 mn pour Aix
- pas de changement pour Annecy

De plus, du fait du nouveau schéma de desserte on assistera à un renforcement «automatique» des fréquences sur les villes de Savoie :

Desserte quotidienne

	actuelle	après prolongement
CHAMBERY	3 A.R.	5 ou 6 A.R.
AIX	6 A.R.	6 A.R.
ANNECY	3 A.R.	5 ou 6 A.R.

- La desserte de **Genève, ST Etienne et Macon-Loché** n'est pas concernée directement par le prolongement de la ligne TGV

\* puisque Macon-Loché est d'ores et déjà desservie entièrement par la ligne nouvelle

\* puisque les TGV pour Genève quittent la ligne nouvelle actuelle en amont du futur prolongement

\* puisque la desserte de ST Etienne impose forcément le passage par Lyon, donc sans utilisation possible du contournement.

- La desserte de **Lyon** même devrait être sans changement ni en temps ni en fréquence.

Mais Lyon bénéficie actuellement de l'arrêt de 3 TGV Paris- Midi dans chaque sens. Ces TGV verront-ils leur itinéraire actuel maintenu (donc avec arrêt à Lyon) ou emprunteront-ils à terme le contournement de Lyon ? (plus intéressant certes pour

les utilisateurs de bout en bout).

On a vu dans le diagnostic établi plus haut que le midi est le deuxième axe important à desservir pour les lyonnais.

La position de la SNCF (fin 1988) serait de remplacer ces TGV Paris - Lyon - Midi, à la mise en place du prolongement, par des TGV Nord - Lyon - Midi, le but étant de conserver les dessertes Lyon - Midi et remplacer les Paris - Lyon remplis par ces TGV de façon accessoire par des Nord-Lyon.

Pour le reste, toutes les circulations Paris-Midi et Dauphiné emprunteront le contournement de Lyon (ce qui contribuera à délester le trafic dans la tranchée de la Guillotière à Lyon, point ferroviaire névralgique d'environ **40 circulations** quotidiennes), ce qui permettra d'assurer les circulations des TGV interconnectés origine Lyon ou passant par Lyon (20 à 30).

-La desserte de **Bourg** comme celle de **Culoz** pose un problème déjà évoqué : Le changement d'itinéraire des Paris - Savoies, pour certaines de leurs circulations, diminuera le nombre de relations Bourg - Paris, de 10 circulations actuellement, à un minimum de 5 (3 TGV Genève + 2 TGV Savoie).

Entre ces deux extrêmes, il convient de trouver un équilibre satisfaisant, sachant que toute desserte supplémentaire de Bourg (au dessus de 5) se fera au détriment d'une desserte d'Annecy ou de Chambéry, puisque suivant les cas, on desservira

Bourg - Culoz - Annecy, par l'itinéraire Nord

ou Chambéry - Annecy, par le prolongement et l'itinéraire Sud

On peut, comme indicateurs de cet arbitrage, rappeler quelques éléments de comparaison entre ces agglomérations :

	BOURG	CULOZ	AIX	CHAMBERY	ANNECY
Population INSEE Agglo. 1982	54 000	5 500	32 000	96 000	113 000
Clientèle 1987 Jour / 2 sens	600	150	1200	1500	1300
Nbre A.R. en 89 TGV PARIS	5	3	6	3	3
Nbre A.R. en 94 . avec desserte Savoie par prolongement	1,5	1	6	6	6
. avec 1 A.R. Savoie par Bourg	2,5	2	6	5	6
. avec 2 A.R. Savoie par Bourg*	3,5	3	6	5*	5*

\* à raison de 1AR Annecy-Bourg-Paris  
1 AR Chambéry-Bourg- Paris

## 2 - L'IMPACT SUR LES RELATIONS AERIENNES

En ce qui concerne les déplacements aériens avec Paris, il vont subir la concurrence accrue du rail, en particulier pour les relations où l'offre ferroviaire (en temps et/ou en fréquence) va s'améliorer :

Valence : gain de temps de 30 mn (18 % du temps actuel), fréquences sans changement

Grenoble : gain de temps de 20 mn (10 % du temps actuel), gain de fréquence 40 %

Chambéry : gain de temps de 20 mn (10 %), Gain de fréquence : au moins 33 %

Annecy : sans gain de temps , au moins 33 % d'offre en plus.

Les enquêtes coordonnées menées à la mise en place du TGV SUD-EST (1981-1984) par l'O.E.S.T. ont apporté des renseignements précieux sur les reports de clientèle des autres modes en cas d'amélioration sensible de l'offre ferroviaire.

Ainsi :

- La part de marché du fer sur une relation augmente rapidement avec l'amélioration du temps de trajet.

- Les reports du trafic routier sont faibles, sauf dans les zones mal desservies par l'aérien.

- Les reports du trafic aérien sont forts sur les relations à moyenne distance et très limités sur les relations à longue distance, où la différence de temps de trajet reste très importante.

- La clientèle induite varie certainement en fonction de seuils, à partir du moment où le déplacement devient possible à la demi journée ou à la journée.

A partir de ces enquêtes, la SNCF a calé ses modèles économétriques de prévision et évalué ainsi l'accroissement global de voyageurs à attendre du prolongement :

	Accroissement voyageurs	Dont reportés aériens	Dont reportés routiers	Dont induction
Axe Savoie-Dauphiné	509 000	87 000	105 000	317 000
Axe Midi	1 800 000	280 000	380 000	1 140 000
Projet total	2 309 000	367 000	485 000	1 457 000

En ce qui concerne la trafic aérien, l'aéroport régional le plus touché sera certainement Valence, et on peut s'attendre à un réexamen des conditions d'exploitation de la ligne Valence - Paris.

Quant aux autres aéroports régionaux (Grenoble, Chambéry, Annecy) ils devraient être moins affectés [ les 87 000 voyageurs aériens détournés vers le fer correspondent néanmoins à 20 % de leur clientèle actuelle avec Paris ].

### 3 - IMPACT SUR LES DEPLACEMENTS ROUTIERS

Les enquêtes effectuées en 1984 avaient évalué à 21 000 par sens le nombre de voyageurs routiers entre le Sud-Est et Paris un jour moyen de semaine (ce jour moyen ne pouvant être considéré comme une moyenne annuelle, compte tenu des périodes de vacances et de week-end, où les volumes et les structures de déplacement sont très différents.

Les 485 000 voyageurs routiers annuels susceptibles d'utiliser le TGV après prolongement représentent donc une part très faible du trafic routier total (moins de 5 %).

Par contre, on peut s'attendre à un report particulièrement important

- pour les trafics de pointe, en direction des Savoies, comme l'ont montré les études de trafic sur la Tarentaise :

Le fer occupe déjà une position prépondérante dans les déplacements Région-Parisienne/Tarentaise (sa part de marché est actuellement de 46 %). L'offre ferroviaire est malheureusement plafonnée techniquement, compte tenu de l'infrastructure ferrée dans la vallée et des capacités disponibles.

- sur l'axe Midi, surtout quand le prolongement TGV sera effectif au delà de Valence.

Le volume global de déplacements transférés de la route sur le fer dans la vallée du Rhône (380 000) aura un impact minime sur le trafic de l'autoroute A7 (de l'ordre de 2 %).

Par contre, il se sentira plus nettement dans la répartition des parts de marché.

Les enquêtes de l'OEST citées plus haut ont montré que les relations entre Paris-Région Parisienne et Drôme - Ardèche avaient déjà sensiblement évolué entre 1981 et 1984.

Part de marché	Situation 1981	Situation 1984
FER	30	58
AIR	10	4
ROUTE	60	38

Ce glissement route - fer devrait donc encore se poursuivre (rappelons que pour le Rhône, la route n'assure plus en 1984 que 12 % des déplacements vers Paris + RP, l'air en conservant 15 %)

## **B - L'IMPACT DU PROLONGEMENT SUR LES RELATIONS REGIONALES AVEC LYON**

La mise en place du contournement modifiera les relations régionales dans la mesure où, certains TGV nationaux sont utilisés en trajets terminaux pour des relations régionales.

Un tableau comparable au précédent permet d'évaluer les évolutions probables

VILLES	Temps	Fréquence	Créneaux
CHAMBERY	0	0	?
AIX	0	0	?
ANNECY	0	0	?
ST ETIENNE	0	0	0
BOURG	0	0	0
MACON Ville	0	0	0
GENEVE	0	0	0
GRENOBLE	-	-	?
VALENCE	+/-	?	0
MONTELMAR	+/-	?	0

Pour plusieurs villes, les relations avec Lyon ne sont aucunement concernées par le TGV

reste le cas de  
 Grenoble  
 Valence  
 Montélimar  
 Chambéry - Aix - Annecy



## 1 - GRENOBLE

La desserte Paris Grenoble par TGV se monte actuellement à 5 aller-retours quotidiens, qui marquent l'arrêt à Lyon (6 A.R. à l'horaire d'hiver 1988-1989). Le gain de temps apporté par l'usage du prolongement sera d'environ 20 mn (ramenant donc la durée d'un trajet pour Paris de 3h10 à 2h50).

Ces TGV assurent 5 A.R. directs entre Lyon et Grenoble (avec bien sûr des temps de trajets particulièrement attractifs). La suppression de ces liaisons - puisque les TGV de Grenoble passeront par la ligne nouvelle - imposera la mise en place d'express régionaux de caractéristiques comparables.

Ce point est d'autant plus important que la relation intercités LYON - GRENOBLE est la 3ème en volume de la région, comme on l'a vu plus haut :

LYON - ST ETIENNE 12 000 département/j/2 sens en 1986  
GRENOBLE - CHAMBERY 8 600 département/j/2 sens en 1986  
LYON - GRENOBLE 8 200 département/j/2 sens en 1986

La part de marché du fer sur cette liaison est encore très limitée (14 %) en particulier du au niveau de service assuré.



## 2 - VALENCE

Les 3 TGV Paris Midi qui marquent actuellement l'arrêt à Lyon desservent également Valence (et Montélimar par correspondance à Valence). Ils ont donc bien une fonction de desserte régionale pour la liaison Lyon-Valence (avec un très bon temps de trajet)

Suivant les schémas de circulation adoptés à la mise en place du contournement, ces dessertes peuvent

- soit disparaître
- soit être maintenues et même améliorées (si les TGV continuent à desservir Lyon, puis rejoignent le contournement de St Quentin Fallavier à Valence, avec donc un gain de temps sensible).



## 3 - CHAMBERY - AIX - ANNECY

Les dessertes entre LYON et les Savoies ne doivent, a priori être modifiées ni en temps, ni en fréquences.

Par contre les créneaux actuellement offerts risquent d'être revus, dans la mesure où circuleront sur la même infrastructure des TGV, PARIS - SAVOIE (en particulier entre St Quentin et St André Le Gaz)

Ce problème de « priorité » sur la même infrastructure des TGV par rapport aux dessertes régionales affectera de la même façon les nouvelles relations LYON GRENOBLE citées plus haut.

## **C - L'IMPACT DU CONTOURNEMENT SUR LES AUTRES RELATIONS REGIONALES**

Les relations intra régionales qui seront modifiées avec le prolongement concernent toutes les Savoies, du fait des changements d'itinéraire.

C'est ainsi que vont très certainement décroître les relations

Bourg - Annecy (2 A.R. TGV actuellement)

Bourg - Aix (4 A. et 5 R. TGV actuellement)

Bourg - Chambéry (2 A. et 3 R. TGV actuellement)

Par contre vont progresser, du fait de la desserte en série des gares savoyardes (dans la limite des places disponibles)

Chambéry - Annecy (+ 3 A.R.)

Chambéry - Aix (+ 3 A.R.)

Annecy - Aix (+ 3 A.R.)

Si par contre, certains TGV Savoie conservent l'itinéraire actuel

- la perte sera moins importante pour les relations Bourg-Savoie

- l'accroissement sera également moins fort sur les Chambéry - Annecy.

## **IV - CONCLUSIONS**

# CONCLUSIONS



**L**e prolongement de la ligne TGV Sud-Est va encore accroître les potentialités de déplacements ferrés entre la Région Rhône-Alpes, la Région Parisienne, le Nord et l'Ouest de la France (et même l'Europe du Nord grâce aux interconnexions prévues).

Il peut permettre, à plus longue échéance, de positionner Lyon comme point de départ de liaisons TGV en France, dans l'hypothèse d'un réseau maillé Europe du Nord, Europe du Sud où Lyon se trouverait en position centrale.

Mais à plus court terme, cette première étape de prolongement et le nouveau schéma d'exploitation des TGV aura des répercussions directes sur la desserte ferrée régionale et sur les transports régionaux.

C'était le but de cette étude d'en faire le point.

En dehors des améliorations indéniables, restent quelques problèmes en suspens, en ce qui concerne le projet SNCF lui même.

## Les relations Bourg - Paris

Actuellement Bourg dispose de cinq relations TGV aller-retour avec Paris. Cette desserte va logiquement décroître avec le changement d'itinéraire des TGV Savoie.

La comparaison de l'offre actuelle avec la clientèle générée (en particulier, comparativement à Chambéry, Annecy et Grenoble) a montré que le niveau de desserte actuel est sensiblement surdimensionné par rapport aux besoins locaux.

**Il importera de veiller à ce que la desserte Paris - Bourg ne descende pas en dessous d'un certain seuil (3 aller retours par exemple, bien positionnés) mais surtout que la SNCF présente des solutions d'exploitation qui maintiennent, autant que possible, le niveau de service actuel.**

### Les relations Lyon - Grenoble

En supprimant l'utilisation des TGV sur Lyon - Grenoble (suite au changement d'itinéraire) c'est 40 % de l'offre ville à ville sur la relation qui disparaîtra - même si ces TGV n'étaient pas calés sur les besoins de déplacements régionaux, puisque répondant à une autre logique.

Il faut rappeler que la relation Lyon - Grenoble est un des axes à plus fort trafic de la région (en troisième position derrière Lyon - St-Etienne et Grenoble - Chambéry, avec plus de 8000 déplacements par jour en intercity). Par ailleurs, en trajet centre à centre, l'usage du fer sur cette relation présente des caractéristiques très attractives (du moins avec les temps de trajet assurés par les TGV directs).

**Il est donc important de ne pas dégraisser la desserte sur cette relation, mais au contraire de la repenser en fonction du potentiel de déplacements à assurer, et en s'assurant que les créneaux horaires utiles aux déplacements régionaux ne seront pas «réservés» à des circulation TGV.**

### Les relations Lyon - Midi

Si les déplacements vers Paris et le Nord représentent la grosse masse des destinations des lyonnais, le Sud est l'axe suivant à desservir. Les meilleures relations Lyon - Midi (en temps de transport) sont actuellement assurées par des TGV.

**Il faudra s'assurer non seulement de leur maintien mais également de leur renforcement.**

Compte tenu des gains de temps - même faibles - offerts par l'utilisation du prolongement de Lyon jusqu'à Valence par St Quentin Fallavier, il s'agira du principal effet positif pour Lyon en terme de transport et qui mériterait donc d'être développé (surtout dans la perspective d'une réalisation à terme de la ligne nouvelle jusqu'à Marseille).

### Les autres relations régionales

On assistera plus à un déplacement des dessertes en place qu'à une dégradation pure et simple : en effet la suppression d'une desserte TGV entre Bourg et les Savoies devrait correspondre automatiquement à la création d'une relation TGV Chambéry - Annecy (actuellement inexistante).

**Il faudra simplement s'assurer du maintien d'un équilibre entre ces deux types de liaison.**

### Les conséquences sur les autres modes de transport

Elles seront dans l'ensemble assez marginales on peut néanmoins en signaler deux particulières :

- L'intérêt pour la desserte de la Tarentaise de l'accélération des TGV Savoie (et donc le transfert à terme d'une part importante du trafic routier sur le fer).
- L'impact certain sur la liaison aérienne Paris - Valence de la mise en place du prolongement, qui obligera à une redéfinition complète de ce Service.

**En plus de ces modifications de la desserte régionale directement issues de la mise en place du prolongement TGV, il reste l'opportunité pour la Région Rhône-Alpes de profiter à la fois de la dynamique créée par le renforcement du réseau TGV, et des sillons horaires libérés dans Lyon, pour repenser sa desserte ferrée régionale au mieux des besoins actuels et potentiels.**

## **V - BIBLIOGRAPHIE**

# BIBLIOGRAPHIE



Incidence du TGV sur les transports ferrés régionaux  
Brochure TGV  
CETE DE LYON 1981-1983



L'impact du TGV sur le trafic Sud-Est entre 1981 et 1984  
OEST 1986



Prolongement de la ligne TGV jusqu'à Valence  
Projet d'intérêt général  
SNCF - 1986



Prolongement de la ligne TGV jusqu'à Valence  
Etude préalable  
SNCF - 1987



La clientèle «rapides express» au départ de Lyon  
SNCF - 1986



Etude sur le conventionnement des liaisons ferroviaires régionales  
Région Rhône-Alpes 1987



Liaisons intervilles Rhône Alpes en JOB  
Hiver 1987 - 1988  
SNCF 1987



Le transport régional intercités en Rhône Alpes  
LET 1988