

2 - DESCRIPTION ET ANALYSE DES DESSERTES ACTUELLES

2 - DESCRIPTION ET ANALYSE DES DESSERTES ACTUELLES

2.1 Présentation

La description de l'offre actuelle est décrite par zone et représentée sous forme de schémas. Quatre zones ont été retenues : Combe de Savoie (Chambéry, Aix-les-Bains et Albanais), Vallées Alpines (Tarentaise et Maurienne), Vallée de l'Isère, Grenoble et Voironnais. L'offre Midi – Grenoble (hors du champ de l'étude) est également décrite.

a) Caractéristiques générales

Les différentes zones de l'étude sont desservies par des trains de quatre types pouvant être définis ainsi :

- trains nationaux « *Grandes Lignes* » (GL), y compris de nuit le cas échéant, assurés en TGV ou en train Corail ;
- trains régionaux « *Intercités* » (IC), reliant les grandes agglomérations de la région ;
- trains régionaux « *semi-directs* » (SD), reliant les grandes agglomérations à des villes de moyenne importance ;
- trains régionaux assurant une desserte « *locale* » complémentaire, soit en zone rurale (LR), soit en zone périurbaine des grandes agglomérations (LP).

Ces deux dernières catégories sont décrites pour montrer toutes les dessertes afin d'en tenir compte dans l'évaluation de la capacité des lignes et dans les propositions finales.

Les dessertes complémentaires par autocar de substitution sont mentionnées, notamment pour les correspondances dans les pôles d'échange.

b) Principales caractéristiques de l'offre

L'offre actuelle de la zone d'étude est caractérisée par une augmentation saisonnière importante des dessertes de la Savoie (hiver et, à un degré moindre, été).

De plus, les dessertes d'Aix, de Chambéry et des vallées (Tarentaise et Maurienne) avec Paris et Lyon se font, aussi bien en temps normal qu'en saison, par deux itinéraires :

- via Culoz,
- via St-André-le-Gaz, avec rebroussement à Chambéry pour la destination d'Aix et Annecy.

2 - DESCRIPTION ET ANALYSE DES DESSERTES ACTUELLES

Certaines gares assurent des correspondances plus ou moins rapprochées entre trains nationaux et régionaux et vice-versa ; ce sont Chambéry, Grenoble et parfois Aix-les-Bains ou Montmélian.

Compte tenu de la zone géographique de l'étude, l'ensemble des trains décrits est terminus/origine dans la zone (sauf pour l'Italie et Annecy).

Par contre, la présence dans la zone de la partie sud du Sillon Alpin fait qu'il existe de nombreux trafics en transit sur cet axe.

D'une manière générale, l'offre, qui s'adapte assez bien à la demande constatée, souffre néanmoins de certaines critiques :

- des absences de dessertes dans certaines plages horaires,
- mauvaise lisibilité des horaires, (plusieurs variantes selon les périodes de l'année ou les jours de la semaine),
- desserte non systématique de certains points d'arrêt intermédiaires pour certains types de trains ou dessertes intermédiaires trop nombreuses pour d'autres types,
- correspondances entre types de desserte (GL et trains régionaux) souvent non coordonnées (*exemples*: Chambéry entre Sillon Alpin et Maurienne / Tarentaise, Grenoble pour la vallée du Drac et le Trièves).

c) Présentation des schémas

Chaque liaison directe est repérée par un trait de couleur caractéristique et identifiée par un cartouche. Les points d'arrêt desservis dans la zone par chacune des liaisons sont indiqués (les cas particuliers ne sont pas repris).

Pour des raisons de lisibilité, certaines liaisons de même type ou à desserte similaire ont été fusionnées sous un seul trait.

Le cartouche contient, pour chaque sens (arrivée = A ou départ = R) :

- la fréquence des trains de la liaison pour un jour ouvrable ordinaire et, *entre parenthèses*, pour le dimanche ; il est fait distinction, dans le même cartouche, des trains du service d'été 1998 et ceux du service d'hiver 1999,
- le meilleur temps de parcours commercial correspondant et, *entre parenthèses*, le temps moyen de toutes les relations de la liaison (diurnes et nocturnes),

2 - DESCRIPTION ET ANALYSE DES DESSERTES ACTUELLES

- le trafic annuel (1997 ou à défaut 1995), pour les deux sens, en nombre de voyages sur la liaison du cartouche, prennent en compte tous les types de trains.

A noter que pour certaines liaisons, il a été nécessaire de distinguer dans des cartouches différents :

- les trains « *hors plein été et hors plein hiver* »
- des trains « *plein été et plein hiver* »

ou encore

- les trains « *diurnes* »
- des trains « *nocturnes* »

Dans ce cas, le trafic de la liaison ne figure que dans un seul cartouche.

Par ailleurs, il faut noter que le volume de trafic d'une liaison correspond à l'ensemble des relations, de même type ou de type différent, desservant la liaison et quel que soit le nombre de trains du cartouche considéré.

Les trafics locaux par autocars de substitution, très diffus et peu significatifs, ne sont pas indiqués dans les cartouches correspondants.

d) Récapitulation

L'annexe I montre trois schémas qui mettent en évidence sur l'ensemble du champ de l'étude les différents types de trafic existant :

- Schéma A : Dessertes TGV et GL
- Schéma B : Dessertes IC Régionales à grande distance
- Schéma C : Dessertes TER Régionales ou Locales (trains + autocars)

2 - DESCRIPTION ET ANALYSE DES DESSERTES ACTUELLES

2.2 Desserte actuelle de la Combe de Savoie

La principale caractéristique des liaisons GL ou régionales de cette zone avec Paris et Lyon, est d'avoir deux itinéraires, via *Culoz* et via *St-André-le-Gaz*.

L'itinéraire via Culoz est meilleur en temps pour Aix et Annecy, tandis que celui via St-André est meilleur pour Chambéry.

Celui par St-André permet de desservir les trois villes par le même train, contre deux villes seulement par Culoz.

Celui par St-André est partiellement à voie unique et pose des problèmes de capacité et de pertes de temps pour croisement, alors que par Culoz, l'itinéraire est entièrement à double voie.

2.2.1 Desserte de Chambéry

La desserte ferroviaire de Chambéry comporte 4 types.

Le *schéma 2-1* ci-après, (complété par les *schémas 2-2a et 2-2b* à la fin du § 2.3) décrivent chaque type de desserte et les différentes liaisons de chaque type.

a) desserte type GL

Elle est caractérisée par des trains nationaux (voire internationaux) avec desserte terminus/origine ou au passage :

- ♦ liaisons Paris – Milan, Paris – Chambéry et Paris – Annecy (via St-André) par TGV,
- ♦ liaisons Paris – Bourg-St-Maurice et Paris – Modane par TGV en hautes saisons d'été et d'hiver (via St-André),
- ♦ liaisons Paris – Bourg-St-Maurice et Paris – Modane (via Culoz) par trains Corail,
- ♦ liaison Lyon – Milan (via Culoz) par ETR,
- ♦ liaisons (Midi) Valence – Grenoble – Genève/St-Gervais par trains Corail.

Ces trains sont figurés en *rouge* sur les schémas.

b) desserte TER type IC

Elle est caractérisée par des trains régionaux avec desserte au passage :

- ♦ liaison Lyon – Annecy – St-Gervais via St-André,

2 - DESCRIPTION ET ANALYSE DES DESSERTES ACTUELLES

- ◆ liaisons Valence – Grenoble – Genève /Annecy/Evian/St-Gervais.

Ces trains sont figurés en *vert* sur les schémas.

c) desserte TER type SD

Elle est caractérisée par des trains régionaux terminus/origine ou avec desserte au passage :

- ◆ liaison Annecy – Chambéry,
- ◆ liaisons Tarentaise / Maurienne – Chambéry,
- ◆ liaison Grenoble – Chambéry,
- ◆ liaisons Lyon – Tarentaise / Maurienne,
- ◆ liaison Annecy – Tarentaise.

Ces trains sont figurés en *bleu* sur les schémas.

d) desserte TER type LR

Elle est caractérisée par des trains régionaux terminus/origine :

- ◆ liaison Culoz – Chambéry

Ces trains sont figurés en *noir* sur les schémas.

2.2.2 Desserte d'Aix-les-Bains

La desserte ferroviaire d'Aix-les-Bains comporte quatre types :

Le *schéma 2-1* ci-après décrit chaque type de desserte et les différentes liaisons de chaque type.

a) desserte type GL

Elle est caractérisée par des trains nationaux (voire internationaux) avec desserte au passage :

- ◆ liaison Paris – Annecy (via St-André ou Culoz) par TGV,
- ◆ liaisons Paris – Bourg-St-Maurice et Paris – Modane par trains Corail,
- ◆ liaison Lyon – Milan par ETR.

2 - DESCRIPTION ET ANALYSE DES DESSERTES ACTUELLES

- ♦ liaisons (Midi) Valence – Grenoble – Genève/St-Gervais par trains Corail.

Ces trains sont figurés en **rouge** sur le schéma.

b) desserte TER type IC

Elle est caractérisée par des trains régionaux avec desserte au passage :

- ♦ liaisons Lyon – Annecy – St-Gervais (via St-André ou Culoz),
- ♦ liaison Valence – Grenoble – Genève,
- ♦ liaisons Valence – Grenoble – Annecy/Evian/St-Gervais.

Ces trains sont figurés en **vert** sur le schéma.

c) desserte TER type SD

Elle est caractérisée par des trains régionaux avec desserte au passage:

- ♦ liaison Annecy – Chambéry,
- ♦ liaison Lyon – Maurienne,
- ♦ liaisons Annecy – Tarentaise et Lyon – Tarentaise.

Ces trains sont figurés en **bleu** sur le schéma.

d) desserte TER type LR

Elle est caractérisée par des trains régionaux terminus/origine ou avec desserte au passage :

- ♦ liaison Chambéry – Aix – Culoz.

Ces trains sont figurés en **noir** sur le schéma.

En outre une liaison de type « locale », par autocar de substitution, complète la desserte entre Annecy et Aix-les-Bains.

Cette liaison autocar est figurée en **orange** sur le schéma.

2 - DESCRIPTION ET ANALYSE DES DESSERTES ACTUELLES

2.2.3 Desserte de l'Albanais

La desserte ferroviaire de l'Albanais (gares de Grésy-sur-Aix, Albens et Rumilly) sur la ligne Aix – Annecy comporte deux types.

Le *schéma 2-1* ci-après décrit chaque type de desserte et les différentes liaisons de chaque type.

a) desserte TER type IC

Elle est caractérisée par des trains régionaux avec desserte au passage de Rumilly et parfois d'Albens :

- ◆ liaisons Lyon – Annecy – St-Gervais (via St-André avec rebroussement à Chambéry ou via Culoz),
- ◆ liaisons Valence – Grenoble – Annecy/Evian/St-Gervais.

Ces trains sont figurés en *vert* sur le schéma.

b) desserte TER type SD

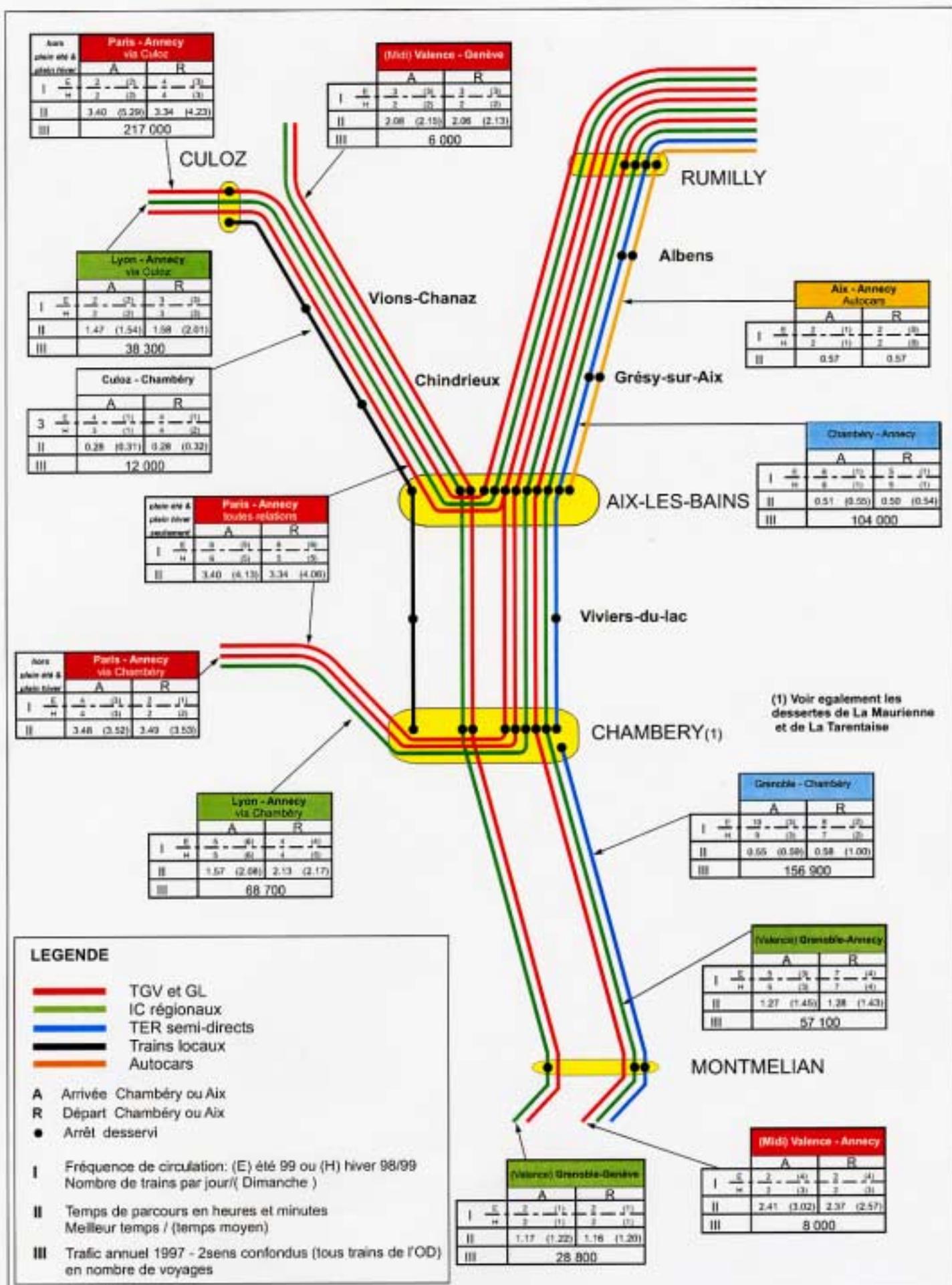
Elle est caractérisée par des trains régionaux avec desserte au passage des trois gares :

- ◆ liaison Annecy – Chambéry,
- ◆ liaison Annecy – Tarentaise.

Ces trains sont figurés en *bleu* sur le schéma.

En outre une liaison de type « *locale* », par autocar de substitution, complète la desserte entre Annecy et Aix-les-Bains.

Cette liaison autocar est figurée en *orange* sur le schéma.



2 - DESCRIPTION ET ANALYSE DES DESSERTES ACTUELLES

2.3 Desserte actuelle des Vallées Alpines

Les liaisons GL ou régionales de cette zone avec Paris et Lyon présentent deux caractéristiques principales :

- d'avoir deux itinéraires, via *Culoz* et via *St-André-le-Gaz*,
- d'être desservies par de nombreuses liaisons saisonnières.

L'itinéraire via St-André à un meilleur temps de parcours pour les deux vallées. Il ne permet de desservir que Chambéry au passage. Celui par Culoz permet de desservir aussi Aix-les-Bains et d'assurer des liaisons interville en Savoie.

Celui par St-André est partiellement à voie unique et pose des problèmes de capacité et de pertes de temps pour croisement, alors que par Culoz, l'itinéraire est entièrement à double voie.

2.3.1 Desserte de la Tarentaise

La desserte ferroviaire de la Vallée de la Tarentaise (avec Albertville, Moutiers et Bourg-St-Maurice comme principales gares) comporte deux types.

Le **schéma 2-2a** décrit chaque type de desserte et les différentes liaisons de chaque type.

a) desserte type GL

Elle est caractérisée par des trains nationaux (voire internationaux) terminus/origine dans la Vallée, *qui circulent soit via Culoz, soit via St-André* :

- ♦ liaisons (Nord/Ouest) Ile-de-France/Paris – Bourg-St-Maurice (via St-André) par TGV en hautes saisons d'été et d'hiver,
- ♦ liaisons Paris – Bourg-St-Maurice (via Culoz) par trains Corail.

Ces trains sont figurés en *rouge* sur le schéma.

b) desserte TER type SD

Elle est caractérisée par des trains régionaux terminus/origine dans la Vallée :

- ♦ liaison Chambéry – Tarentaise,
- ♦ liaisons Annecy – Tarentaise,
- ♦ liaisons Lyon – Tarentaise (*via Culoz*).

Ces trains sont figurés en *bleu* sur le schéma.