

4. PRESENTATION DES SCENARIOS RETENUS POUR L'ETUDE

4.1 Hypothèses de base

Dans le choix des hypothèses de réseaux, certains projets plus ou moins avancés ne sont pas pris en compte dans cette étude. Il s'agit des aménagements qui suivent :

- Site propre entre Lyon-Centre et l'aéroport de Lyon-Satolas ;
- Electrification de l'axe du sillon alpin Chambéry-Grenoble-Valence ;
- Dessertes intercontinentales au départ de Lyon.

Nous avons distingué quatre situations :

- Situation actuelle ;
- Scénario F1 : Situation actuelle + mise en service du TGV Méditerranée avec non coordination des horaires avec l'avion ;
- Scénario F1bis : F1 avec horaires des TGV coordonnés avec l'avion ;
- Scénario F2 : F1bis + modification des dessertes TGV à Satolas liée à la mise en service de la liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin.

Seuls les TGV circulant au moins du lundi au vendredi sont pris en compte.

Nous nous sommes ensuite efforcés de représenter sur un même graphique les départs et arrivées de TGV et d'avions à Satolas, ainsi que les plages horaires permettant des correspondances TGV / avion.

Nous considérerons qu'il n'y aurait un intérêt pour le voyageur de venir en TGV à l'aéroport de Lyon-Satolas que s'il habite dans les villes du sud-est (Grenoble, Valence, Avignon, Marseille, etc.). Pour les villes situées au Nord de Lyon (Le Creusot) le voyageur aura tout intérêt à se diriger vers l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle sur lequel l'offre est bien plus conséquente. On ne retient donc pour la coordination des horaires que les relations suivantes :

Villes du sud → Satolas

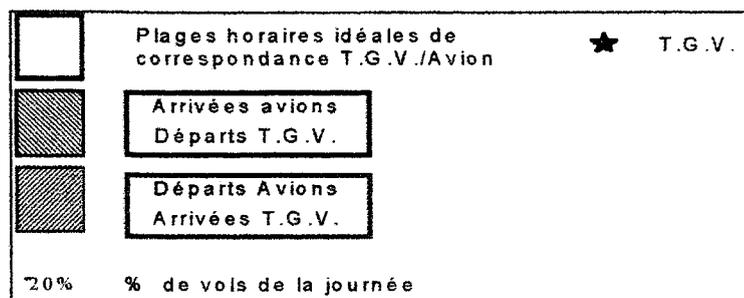
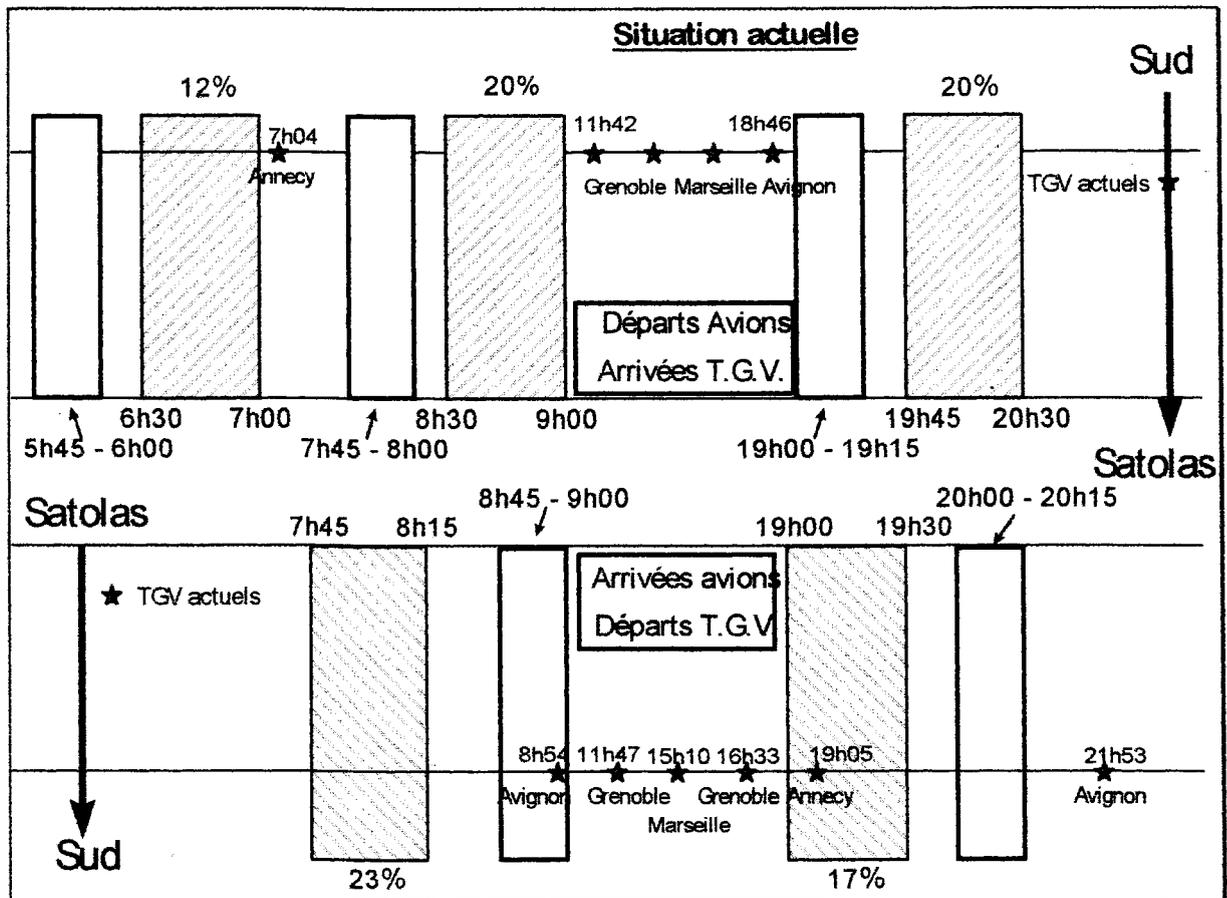
Satolas → villes du sud.

Cette logique signifie, par exemple, que sur une liaison Paris-Milan, on ne s'intéressera qu'à la seule section Satolas-Milan qui sera représentée, sur le graphique, en "départ TGV".

Le délai de précaution (temps entre l'arrivée / départ du TGV et le départ / arrivée d'un avion) est fixé à 30 minutes dans l'application de M.A.T.I.S.S.E. Ce délai peut paraître court mais nous pouvons considérer qu'à l'horizon 2015, une prise en charge des bagages existera.

Sur le graphique, les zones hachurées correspondent aux principales plages horaires de départ et d'arrivée des vols et les zones en blanc représentent les plages horaires choisies pour des correspondances améliorées TGV/avion. Dans le haut du graphique figurent l'heure d'arrivée des TGV et leur provenance. Dans le bas du graphique figurent l'heure de départ des TGV et leur destination.

4.2 Situation actuelle



La situation actuelle montre que pour les villes de Rhône-Alpes et du Sud, l'offre TGV est mal coordonnée par rapport aux rendez-vous aériens du matin et du soir. Les horaires des TGV se trouvent en annexe 1.

4.3 Le scénario F1

Ce scénario intègre l'ouverture du TGV Méditerranée en 2001 avec 5 nouveaux arrêts positionnés à Satolas avec une logique similaire à celle d'aujourd'hui et des temps de parcours améliorés entre Satolas et Avignon/Marseille.

Dessertes supplémentaires prévues avec le TGV Méditerranée

	Paris-Province	Province-Paris
Paris-Vallée du Rhône		+1
Paris-Grenoble	+1	+2
Paris-Annecy	+1	

(source SNCF)

Partant de la situation actuelle, nous avons créé une grille horaire en ajoutant les 5 arrêts supplémentaires du TGV Méditerranée à Satolas. Dans le cas des relations Paris-Grenoble et Paris-Annecy, nous avons considéré qu'il s'agissait des TGV actuels mais qui désormais s'arrêteraient. Le TGV à destination de Marseille est accéléré pour tenir compte de l'ouverture de la ligne nouvelle.

Par ailleurs, l'horizon de l'étude étant l'année 2015, nous avons intégré une probable évolution des fréquences par rapport aux hypothèses de départ. Nous avons donc rajouté les relations suivantes :

Dessertes supplémentaires à l'horizon 2015

Annecy-Paris	+1
Paris-Grenoble	+1
Marseille/Montpellier-Lille	quotidien

(source LET)

Les relations Annecy-Paris et Paris-Grenoble sont rajoutées de façon à obtenir des relations équilibrées dans chaque sens. La relation Lille-Marseille/Montpellier via Satolas est aujourd'hui assurée le dimanche et passerait à une desserte quotidienne avec un TGV se dédoublant à Avignon.

Nous avons retenu comme objectif de desservir avec au moins un aller/retour par jour les villes de Valence-ville, Avignon, Marseille, Montpellier, Grenoble, Chambéry et Annecy.

Aucune de nos dessertes ne s'arrête à la gare nouvelle de Valence, la gare excentrée nécessitant soit de prendre sa voiture, soit de prendre un autre train, ce qui diminue grandement l'intérêt de la liaison ferroviaire. En revanche, nous avons conservé dans chaque sens deux relations quotidiennes Paris-Avignon via Valence-ville et la ligne classique.

Récapitulatif des relations retenues à l'horizon 2015 pour les scénarios F1 (et F1bis)

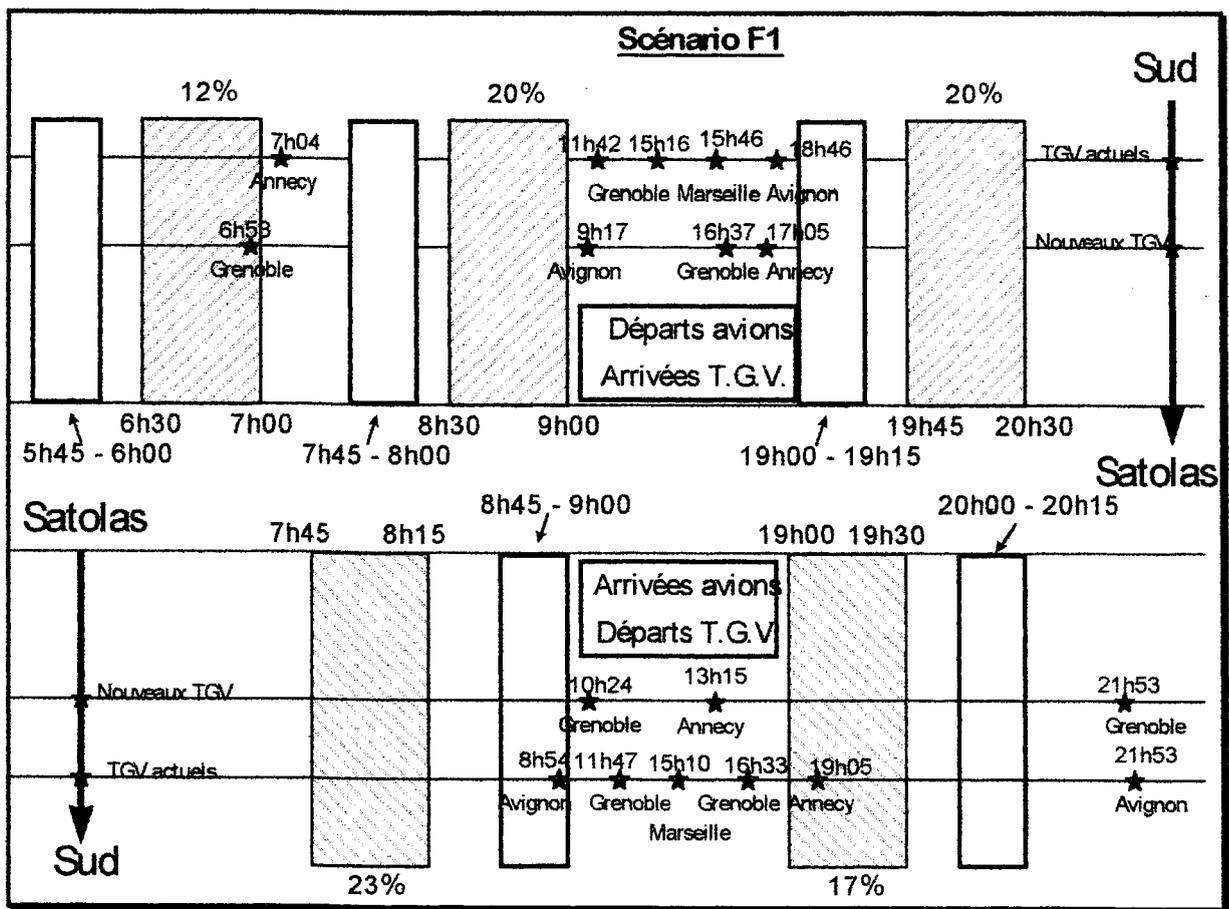
Relations	Paris-Province	Province-Paris
Satolas-Grenoble	4	4
Satolas-Annecy	2	2
Satolas-Avignon ville (ligne classique)	2	2
Satolas-Valence ville	2	2
Satolas-Avignon TGV (LGV)	1	1
Satolas-Marseille (LGV)	1	1
Satolas-Montpellier (LGV)	1	1

(source LET sur la base des hypothèses fournies par la SNCF)

Parmi les grandes villes du sud-est, seule St Etienne n'est pas reliée à Satolas pour deux raisons :

- Elle n'est pas prévue par la SNCF ;
- Il n'y a pas de raccordement ferroviaire qui permette actuellement d'envisager une desserte directe.

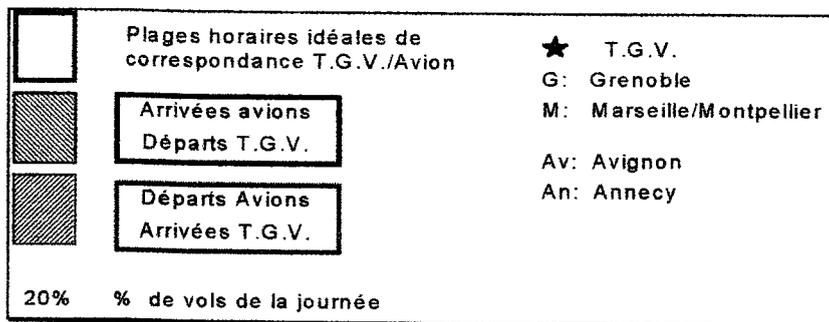
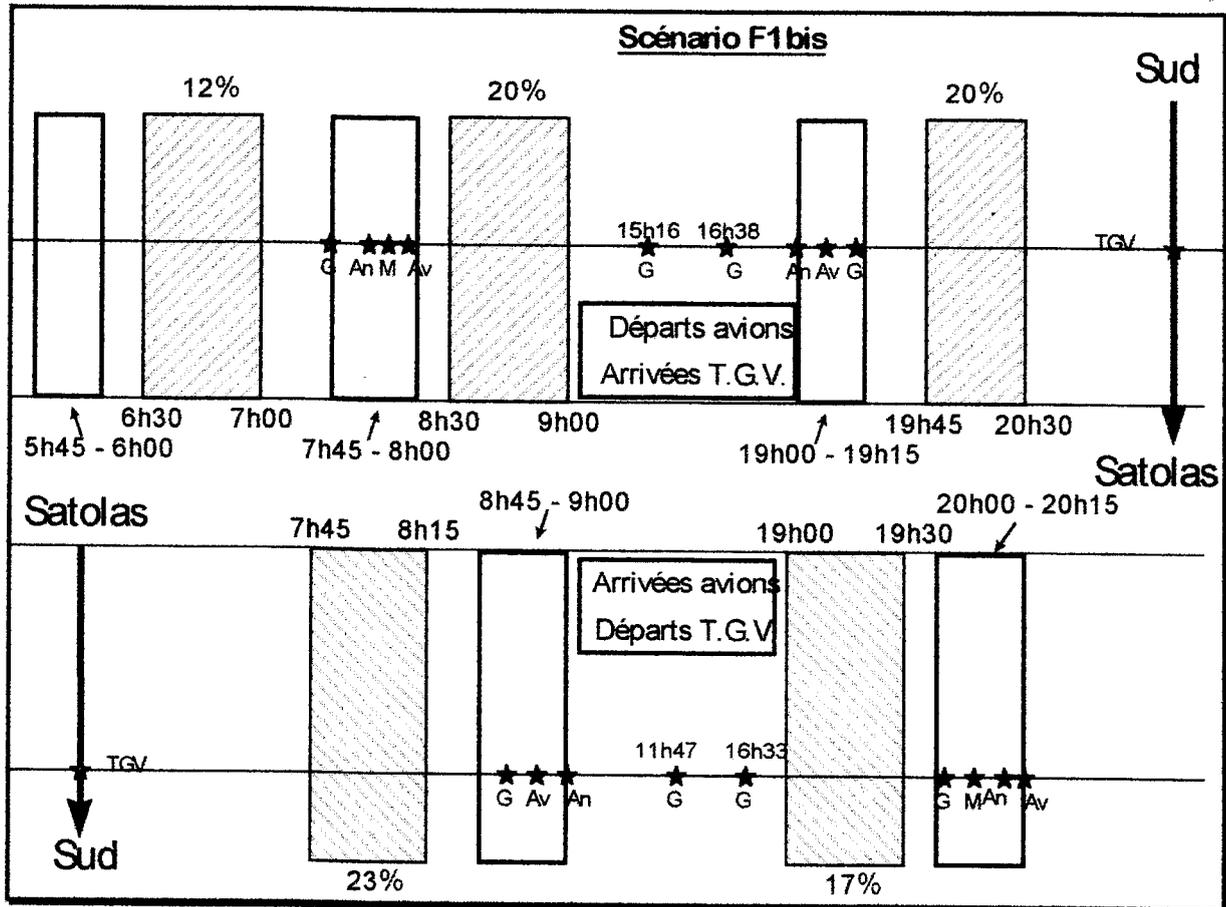
Le graphique suivant indique le positionnement des TGV non coordonnés à l'horizon 2015.



Le TGV à destination de Marseille se sépare, à Avignon, de celui à destination de Montpellier. Le principe est le même dans le sens opposé. Les horaires des TGV se trouvent en annexe 2.

4.4 Le scénario F1bis

Il s'agit du scénario F1 mais avec des horaires coordonnés avec les rendez-vous aériens du matin et du soir. Le premier rendez vous des départs de vols (5h45-6h) n'est pas pris en compte car cela impliquait des départs de TGV trop tôt.

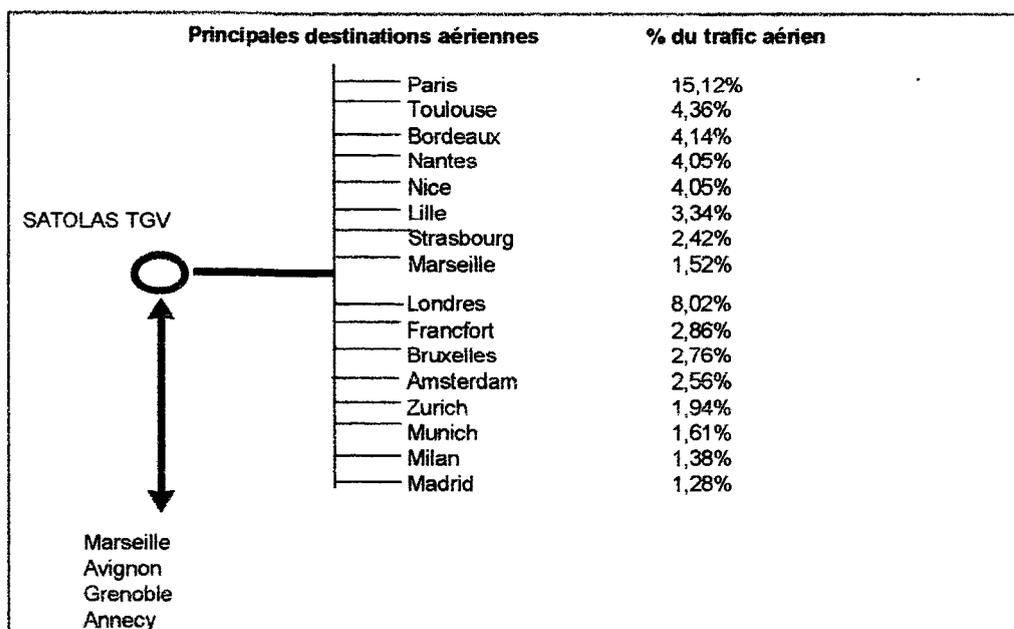


Dans les plages horaires définies, les horaires mieux coordonnés permettent de faire arriver à Satolas quatre TGV dans une plage horaire de quinze minutes, ce qui compte tenu

des deux voies à quai dans chaque sens, semble possible du point de vue de l'exploitation. Les horaires des TGV se trouvent en annexe 3.

Le graphique qui suit présente les huit principales destinations aériennes françaises et européennes au départ de Satolas. A partir des plages de correspondance retenues le matin (7h45-8h00) et le soir (20h00-20h15), nous avons regardé les correspondances TGV-Avion possibles en effectuant un aller-retour dans la journée.

Correspondances TGV-Avion possibles avec les plages horaires retenues



Les horaires des liaisons aériennes vers Londres et Amsterdam ont été modifiés légèrement afin de permettre une correspondance TGV-avion. Les horaires de départ et d'arrivée de ces vols se trouvent en annexe 5.

4.5 Le scénario F2

Dans ce scénario, on a tenu compte par rapport à F1bis, d'une modification des dessertes liée à la mise en service de la liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin.

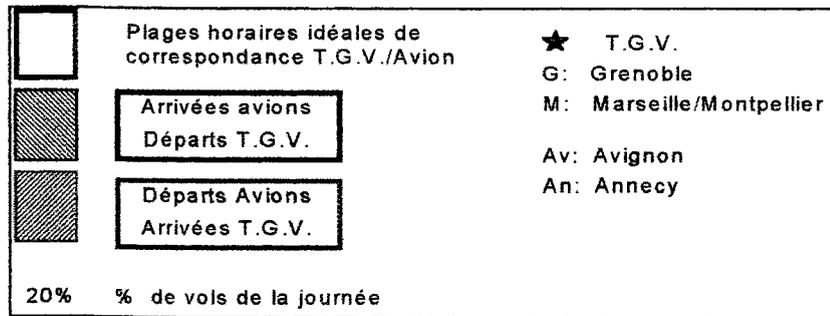
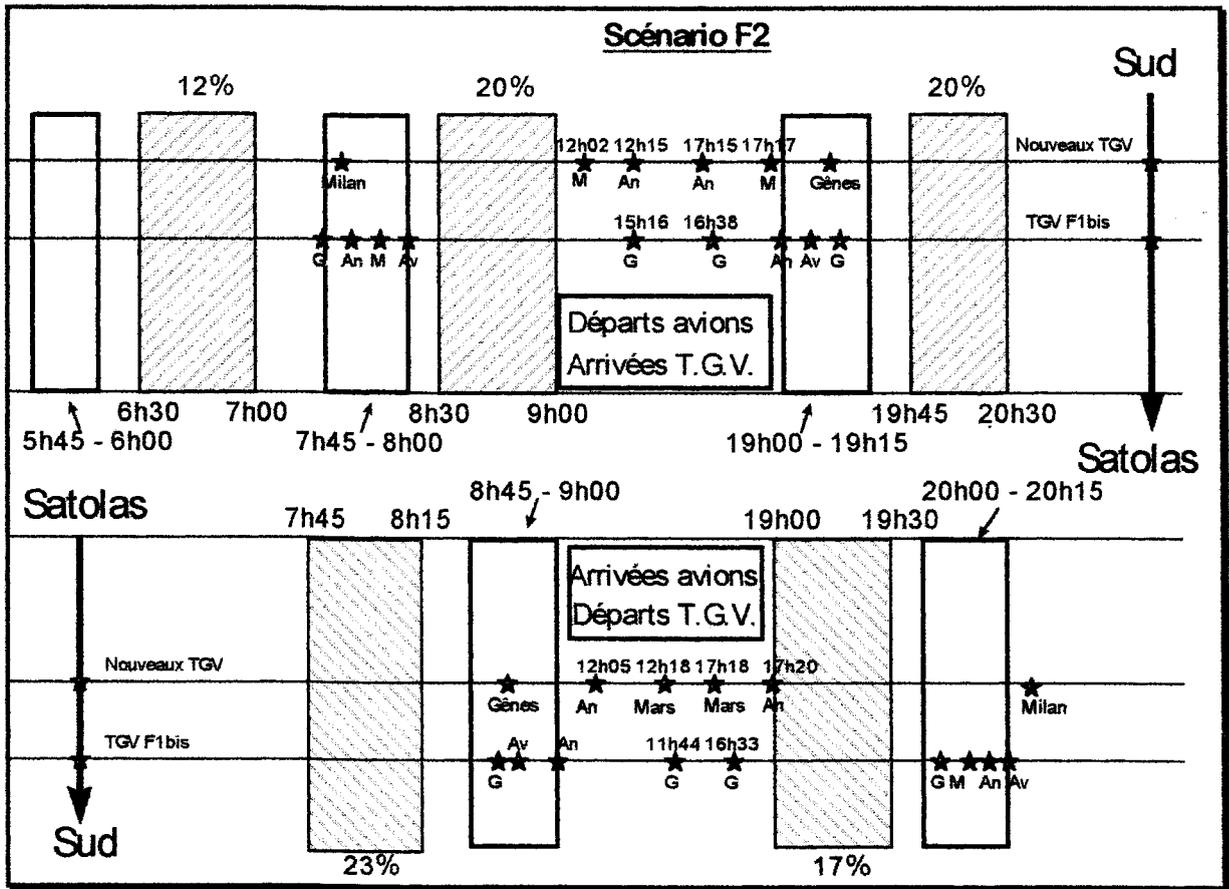
Par rapport au scénario F1bis, les relations vers Grenoble sont accélérées de 10 minutes, celles vers Annecy, Chambéry et Turin/Milan de 30 minutes. Par ailleurs, on a les relations supplémentaires suivantes :

Dessertes supplémentaires pour le scénario F2

Paris-Gênes	+1 AR
Paris-Milan	+1 AR
Annecy-Marseille	+2 AR

(hypothèses fournies par la SNCF)

Les relations vers l'Italie sont établies pour desservir les pointes du matin et du soir à l'aéroport de Lyon-Satolas. En revanche les dessertes entre Marseille et Annecy sont placées en milieu de journée, les rendez-vous du matin et du soir étant déjà desservis.



Les deux aller-retour Annecy-Marseille apparaissent quatre fois. En effet, nous nous intéressons aux relations Villes du Sud->Satolas. Ces dessertes relient deux villes du sud et sont donc comptées deux fois (arrivée et départ) contrairement à une liaison Paris-Milan qui n'est comptée qu'une seule fois (départ). Les horaires des TGV se trouvent en annexe 4.

4.6 Récapitulatif des différents scénarios

Le graphique ci-dessous donne une vue d'ensemble des différents scénarios : la situation actuelle et les scénarios F1bis et F2.

