

3

**Situation actuelle des transports
concernés par la liaison transalpine
en Rhône-Alpes**

1 - Objet et cadre du dossier

**2 - Historique du projet Lyon-Turin
et procédures**

3 - Situation actuelle des transports concernés par la liaison transalpine en Rhône-Alpes

Page

4 - Configuration du projet

**5 - Variantes, phasages
et fonctionnalités associées**

**6 - Développement économique
et socio-économique ;
aménagement du territoire**

Synthèse des perspectives

d'aménagement

Annexe

1 - Transport voyageurs

3.3

1.1 - Offre et demande voyageurs

1.2 - Les gares TGV, les pôles d'intermodalité route/fer

1.3 - Lyon - Satolas

2 - Transport fret

3.13

2.1 - Une croissance forte des échanges à travers l'arc alpin

2.2 - Un déséquilibre entre les modes route et fer, particulièrement marqué
dans le secteur des Alpes du Nord franco-italiennes

2.3 - Augmentation des trafics routiers en France

2.4 - Des conditions d'exploitation contraignantes pour le fret ferroviaire via Modane

2.5 - Des politiques de transport différentes selon les pays de passage

2.6 - Une demande forte de développement de l'intermodalité

Le projet de loi vise à améliorer la sécurité et la fiabilité des services de transport voyageurs en offrant aux voyageurs des informations plus précises et plus rapides sur les horaires et les retards des trains. Le projet de loi prévoit également de renforcer les obligations des compagnies de transport en matière de sécurité et de qualité de service.

Le projet de loi vise également à améliorer la sécurité et la fiabilité des services de transport voyageurs en offrant aux voyageurs des informations plus précises et plus rapides sur les horaires et les retards des trains. Le projet de loi prévoit également de renforcer les obligations des compagnies de transport en matière de sécurité et de qualité de service.



Le projet de loi vise à améliorer la sécurité et la fiabilité des services de transport voyageurs en offrant aux voyageurs des informations plus précises et plus rapides sur les horaires et les retards des trains. Le projet de loi prévoit également de renforcer les obligations des compagnies de transport en matière de sécurité et de qualité de service.

Le projet de loi vise également à améliorer la sécurité et la fiabilité des services de transport voyageurs en offrant aux voyageurs des informations plus précises et plus rapides sur les horaires et les retards des trains. Le projet de loi prévoit également de renforcer les obligations des compagnies de transport en matière de sécurité et de qualité de service.

Le projet de loi vise à améliorer la sécurité et la fiabilité des services de transport voyageurs en offrant aux voyageurs des informations plus précises et plus rapides sur les horaires et les retards des trains. Le projet de loi prévoit également de renforcer les obligations des compagnies de transport en matière de sécurité et de qualité de service.

Le projet de loi vise également à améliorer la sécurité et la fiabilité des services de transport voyageurs en offrant aux voyageurs des informations plus précises et plus rapides sur les horaires et les retards des trains. Le projet de loi prévoit également de renforcer les obligations des compagnies de transport en matière de sécurité et de qualité de service.

Le projet de loi vise à améliorer la sécurité et la fiabilité des services de transport voyageurs en offrant aux voyageurs des informations plus précises et plus rapides sur les horaires et les retards des trains. Le projet de loi prévoit également de renforcer les obligations des compagnies de transport en matière de sécurité et de qualité de service.

3.1

Transport voyageurs

Le projet de loi vise à améliorer la sécurité et la fiabilité des services de transport voyageurs en offrant aux voyageurs des informations plus précises et plus rapides sur les horaires et les retards des trains. Le projet de loi prévoit également de renforcer les obligations des compagnies de transport en matière de sécurité et de qualité de service.

Une partie importante de l'analyse qui suit découle des études menées par le G.L.P. TRANSALPES dans le cadre du partenariat.

3.1.1

Offre et demande voyageurs

Les relations longue distance

Les liaisons internationales

Le trafic ferroviaire avec l'Italie représentait en 1992 1,9 millions de voyageurs. Comme l'indique le tableau ci-dessous, plus de 70% du trafic est constitué par les relations entre le nord de la France et l'Italie du Nord.

Trafic fer annuel en 1992 en milliers de voyageurs 2 sens		
Nord France - Italie	1 372	71 %
Nord Europe - Italie	71	4 %
Sud France - Italie	35	2 %
Sud Europe - Italie	114	6 %
Rhône-Alpes - Italie	334	17 %
TOTAL	1 926	100 %

Le trafic rhônalpin vers l'Italie est au deuxième rang par ordre d'importance. Cependant, la part de marché du fer dans ces relations demeure faible : 9% contre 89% pour la route (voiture particulière et autocars). A noter la faiblesse du trafic entre le sud de l'Europe et l'Italie.

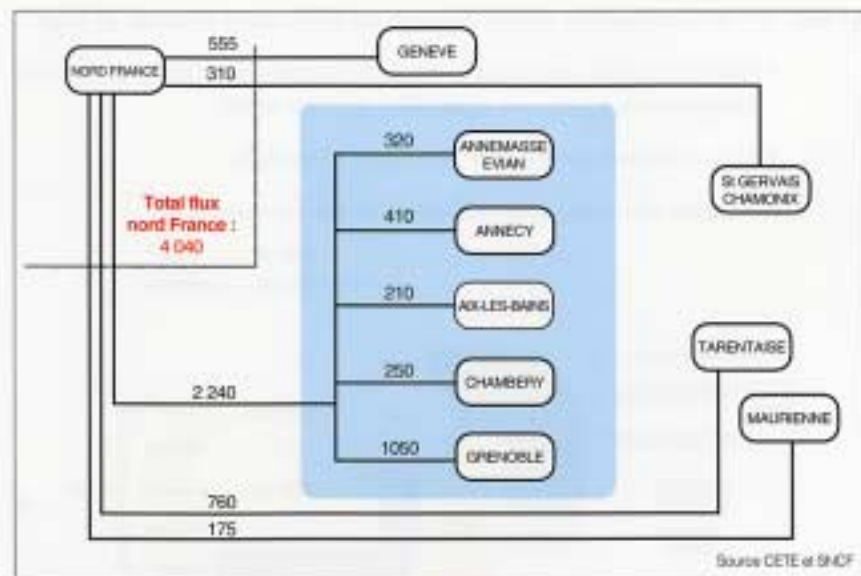
Depuis le 29 septembre 1996, l'offre sur les relations France-Italie a fait l'objet d'une profonde recomposition : 2 missions quotidiennes directes sont désormais assurées, de jour, dans chaque sens, entre Paris, Turin et Milan, tandis que des ETR 460 assurent chaque jour 3 missions Lyon-Turin par sens, dont l'une est prolongée jusqu'à Milan.

La nouvelle offre s'est accompagnée notamment d'une amélioration significative du temps de parcours entre Lyon et Turin : 3 h 35 au lieu de 4 h 15, soit un gain de 40 minutes.

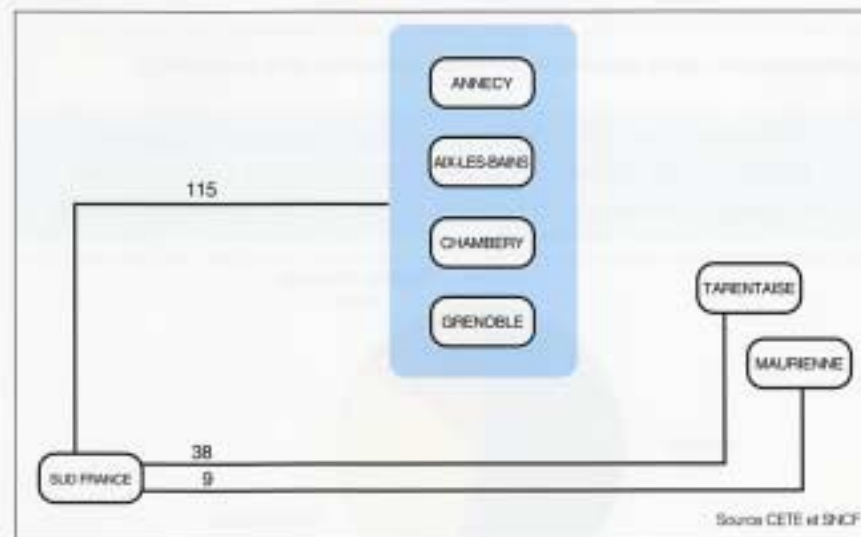
Sans disposer de données de trafic précises concernant les relations France-Italie depuis cette date, la fréquentation de ces trains paraît encourageante.

Les liaisons nationales

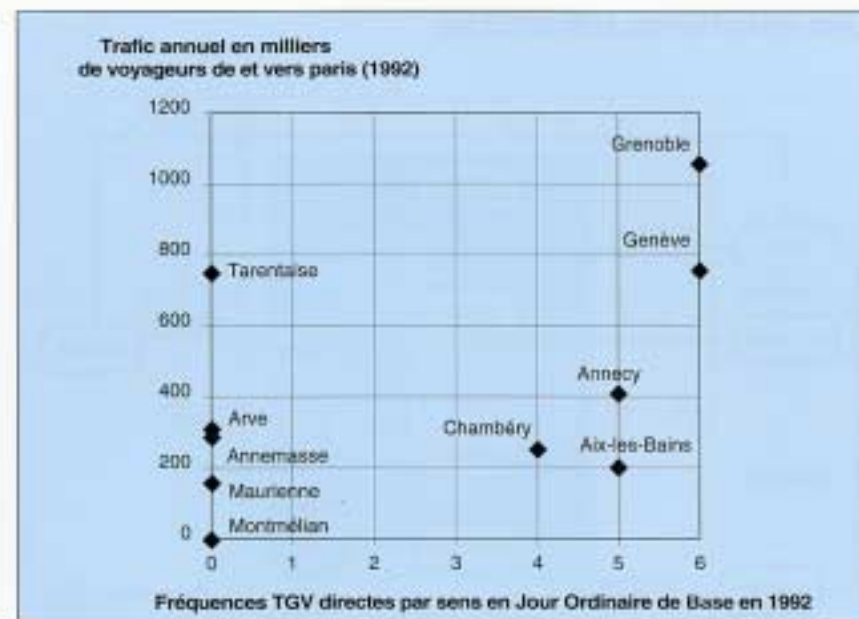
Trafic fer annuel en 1992 en milliers de voyageurs 2 sens		
Nord France - Zone alpine hors Genève et Chablais	3 165	75 %
Sud France - Zone alpine hors Genève et Chablais	162	4 %
Sous Total	3 327	79 %
Nord France - Genève	555	13 %
Nord France - Annemasse / Chablais	320	8 %
Sous Total	875	21 %
TOTAL	4 202	100 %



Trafic fer annuel 1992 avec le nord de la France (2 sens)
En milliers de voyageurs



Trafic fer annuel 1992 avec le sud de la France (2 sens)
En milliers de voyageurs

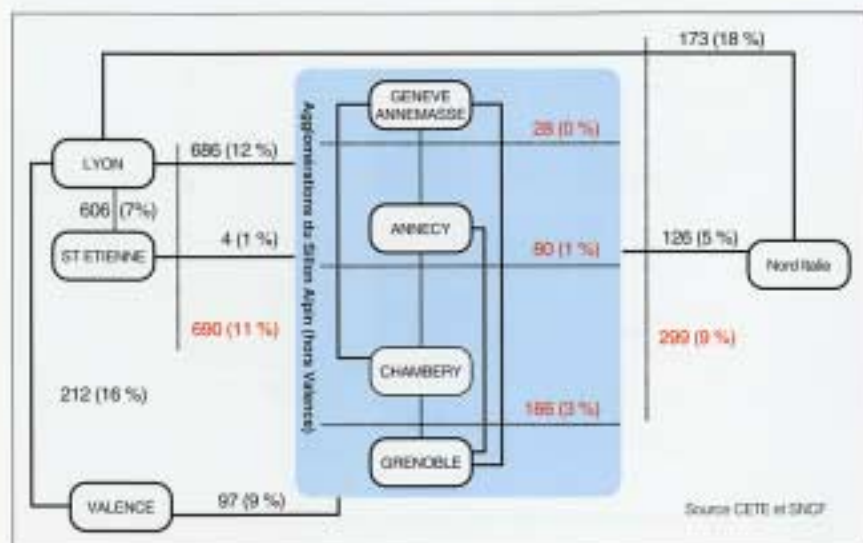


Trafic annuel en milliers de voyageurs de et vers Paris (1992)

Le graphique ci-avant permet de comparer les niveaux de trafic entre Paris et les principales villes de la zone alpine. On remarque que le cumul des trafics des agglomérations du sillon alpin nord (Annecy, Aix-les-Bains et Chambéry) reste inférieur à celui de Grenoble dans des proportions similaires au rapport des poids de population.

On notera également l'importance du trafic dans les secteurs à forte dimension touristique, malgré l'absence de liaisons directes en jour ordinaire de base. Ce phénomène sous-entend d'importants phénomènes de pointes. Ces pointes, hivernales pour une large part, ne sont pas toutes absorbées par l'offre TGV. Etant donnée leur importance (plus de 1,2 millions de voyageurs), elles constituent un aspect important pour l'organisation de la desserte TGV future. En effet, une amélioration sensible du taux de rentabilité d'une nouvelle infrastructure peut dépendre de l'aptitude de la future offre grande vitesse à capter une large part du trafic de pointe.

Les relations intercités



Trafic fer annuel intercité 1995 (2 sens) en milliers de voyageurs et part de marché du fer (en pourcentage) par rapport à la route sur les principales lignes de Rhône-Alpes

Il n'existe pas, en Rhône-Alpes, de liaison TER intercités dont le temps de parcours moyen par le fer soit inférieur au temps moyen de parcours possible par la route (cf. schéma ci-après). Dans la majorité des cas, le temps moyen de parcours de gare à gare demeure supérieur de plus de 10% à celui effectué par la route. Cette situation permet d'expliquer les faibles parts de marché du fer sur des relations présentant cependant un nombre relativement important de fréquences quotidiennes, notamment à l'intérieur du sillon alpin (Grenoble / Chambéry ou Chambéry / Annecy).

En particulier, il n'y a pas de véritable relation par le fer entre Annecy et l'agglomération genevoise, du fait de la configuration des infrastructures actuelles (rebroussement ou changement de train nécessaire). L'analyse des flux tous modes fait pourtant apparaître dans le sillon alpin nord des gisements de déplacements qui ne peuvent être, à l'heure actuelle, captés par le fer.

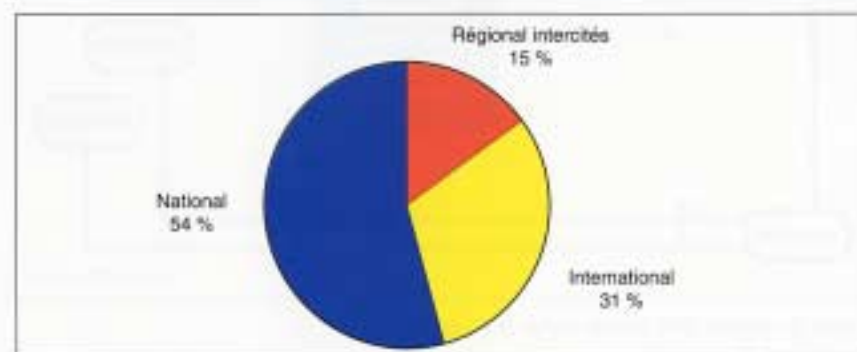
Au total, 900 000 voyageurs par an sont intéressés par la dimension régionale du projet :

- 76% de ces flux sont orientés est-ouest, et concernent les relations entre l'agglomération lyonnaise et les villes du sillon alpin,
- 24% concernent les relations internes au sillon alpin.



Comparaison des offres intercités fer et voiture particulière, part de marché fer

L'ensemble des trafics 1992 internationaux, nationaux et régionaux concernés par le projet transalpin est de l'ordre de 6,1 à 7,1 millions de voyageurs, selon prise en compte ou non des relations avec Genève



Poids relatif des trafics fer 1992 concernés par le projet ; exprimés en voyageurs

3.1.2

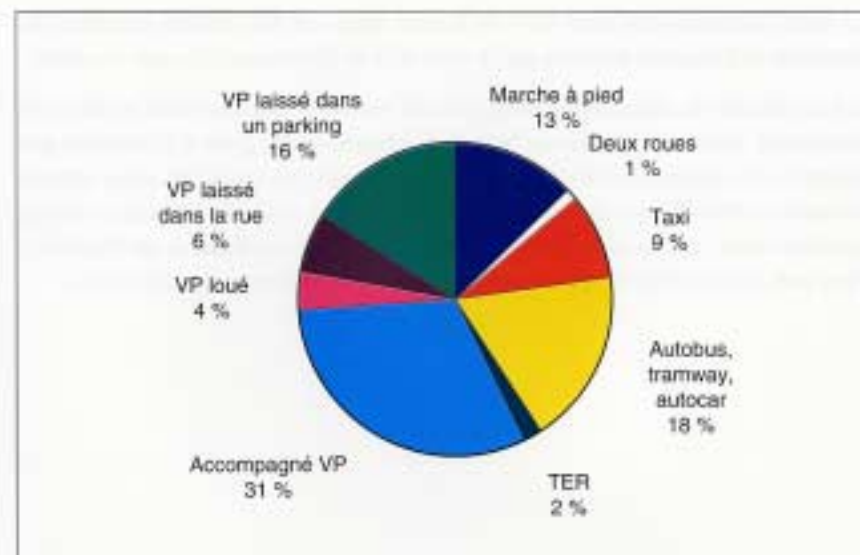
Les gares TGV, les pôles d'intermodalité route / fer

La fréquentation moyenne des TER, montées et descentes confondues, varie entre 150 voyageurs/jour (Modane) et 5 650 voyageurs/jour (Grenoble) dans la zone alpine.

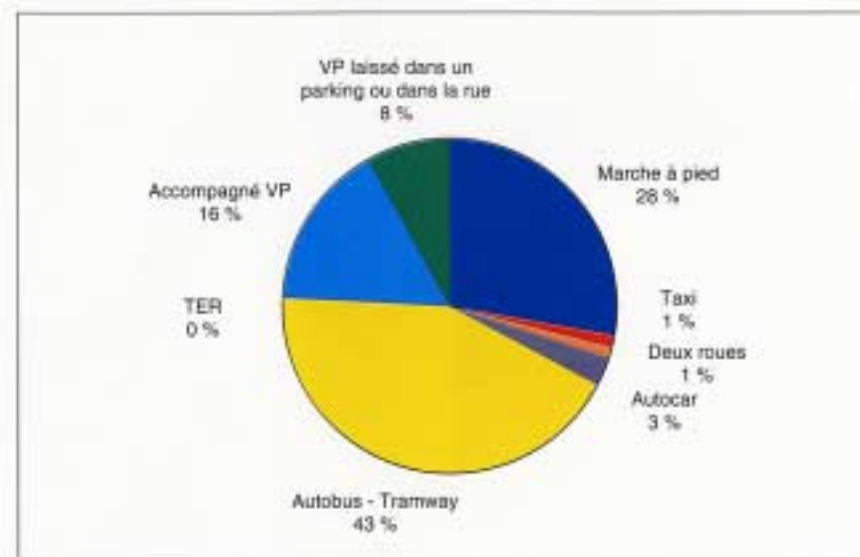
Des enquêtes de rabattement menées par la SNCF en 1994 et 1995 ont permis d'évaluer les modes utilisés pour accéder aux principales gares de la région Rhône-Alpes.

Utilisée à plus de 60% pour les rabattements vers l'offre TGV, la voiture ne représente que 40% des modes d'accès à l'ensemble de l'offre ferrée courte et moyenne distance.

Les graphiques ci-contre illustrent la répartition des modes utilisés pour les deux types de trajet dans le cas de Grenoble.



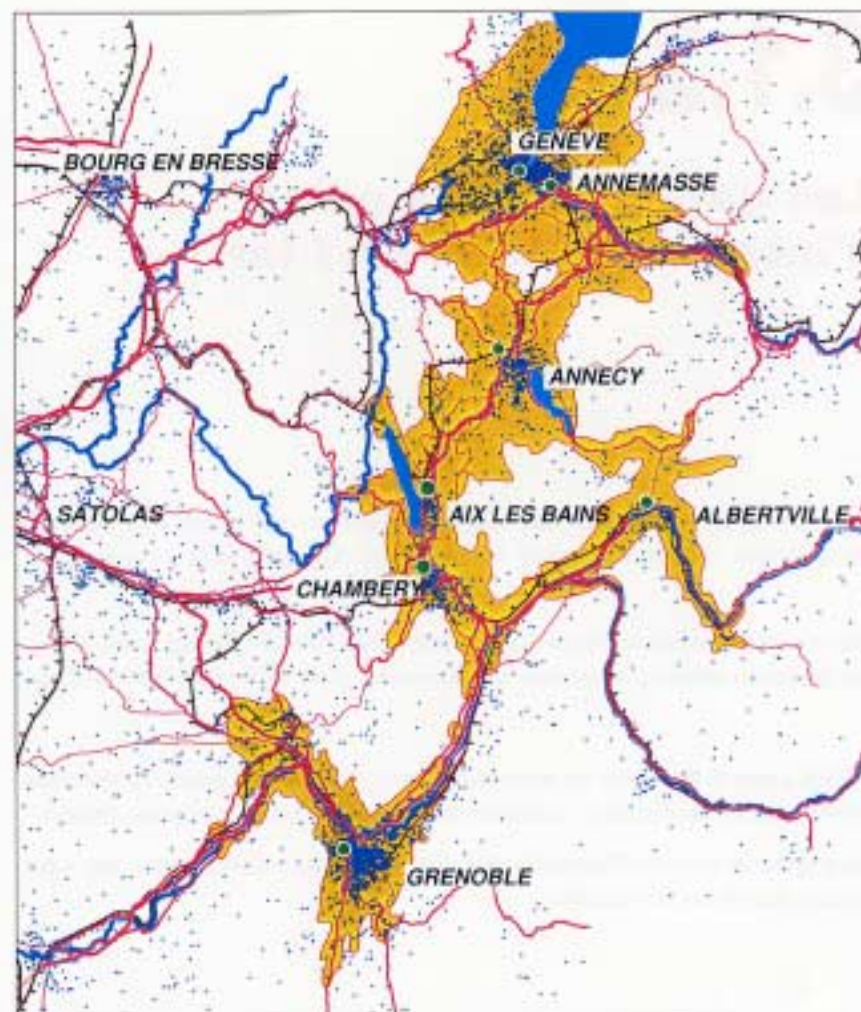
TGV Paris / Grenoble
Modes de rabattement au départ ou en provenance de la gare de Grenoble



TER et Grandes Lignes (sauf TGV et trains de nuit)
Modes de rabattement au départ de la gare de Grenoble

Les aires d'influence des gares TGV de la zone alpine ont été évaluées en termes de population et d'emplois desservis par la route à 15 et 30 minutes (cf. carte ci-contre).

La forte densité du réseau autoroutier, qui sera accrue à l'horizon 2000, explique le doublement, voire le triplement de la zone de chalandise des gares à 30 minutes par rapport à celle associée à l'isochrone 15 minutes. Ainsi, l'ensemble du sillon alpin et des basses vallées alpines est d'ores et déjà accessible en moins de 30 minutes. Il faut également noter que les aires d'influence des gares d'Aix-les-Bains et de Chambéry d'une part, et de Genève et d'Annemasse d'autre part, se recoupent notablement.



Secteur du sillon alpin à moins de 30 minutes d'une gare TGV

3.1.3

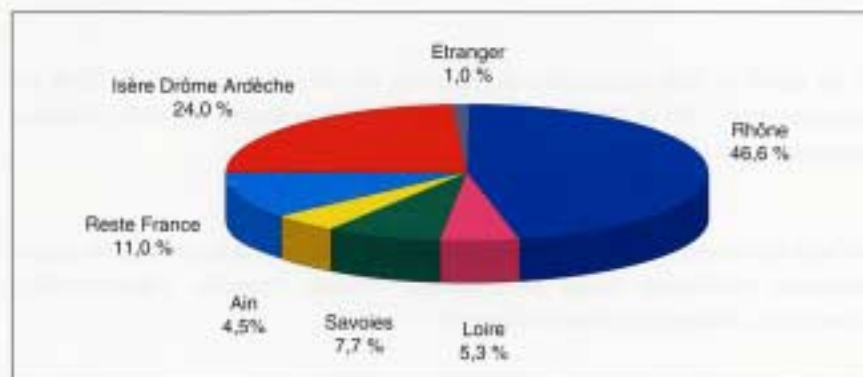
Lyon - Satolas

Les trafics

Le trafic aérien annuel 1995 au départ ou à destination de l'aéroport de Satolas est estimé à 3,8 millions de passagers hors correspondance.

L'évolution de ce trafic est en hausse constante depuis plusieurs années, plus de 5% par an depuis 1984. Outre cette tendance lourde, il semble que des phénomènes plus conjoncturels, tels que des modifications importantes de l'offre des compagnies aériennes au départ de Paris, ont permis d'atteindre pour le premier semestre 1996 une augmentation du trafic de plus de 17% par rapport au premier semestre 1995.

L'enquête réalisée en juin 1995 pour le compte de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon a permis d'établir la répartition départementale de ce trafic. Elle révèle la vocation essentiellement rhônalpine de l'aéroport, et plus particulièrement, l'importance du trafic du département du Rhône.



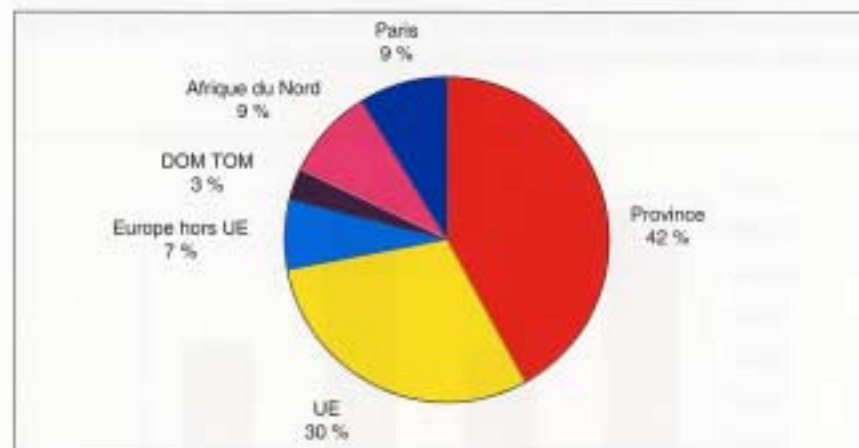
Répartition du trafic aérien

L'enquête ne permet pas de connaître précisément la répartition du trafic par agglomération en Rhône-Alpes. Deux hypothèses de répartition ont été exploitées :

- hypothèse haute : répartition évaluée dans une enquête antérieure (1989) par le CETE,
- hypothèse basse : répartition au prorata des poids relatifs de population et des emplois de service des agglomérations par rapport à leur département.

Quelle que soit l'hypothèse de répartition par agglomération retenue, les principales agglomérations de Rhône-Alpes apportent une part très importante (hypothèse basse), voire majoritaire (hypothèse haute), de la clientèle de l'aéroport.

Par ailleurs, le poids de la clientèle de l'agglomération lyonnaise largement majoritaire (entre 30 et 35% du trafic aérien total) confirme la nécessité d'un traitement spécifique pour la conception de la desserte entre l'agglomération de Lyon et l'aéroport.



Destinations finales de la clientèle de Lyon-Satolas

Le graphique ci-dessus fait apparaître le caractère essentiellement national et européen des destinations de la clientèle de Lyon-Satolas. A terme, certaines de ces destinations privilégiées, courts ou moyens courriers, pourront être partiellement en concurrence avec la future offre TGV européenne. Le développement d'une clientèle pour des destinations intercontinentales, donc le développement de l'offre régulière long courrier, serait a priori plus favorable au développement de déplacements inter-modaux air/fer.

L'offre et l'adéquation offre/demande pour l'accès à l'aéroport

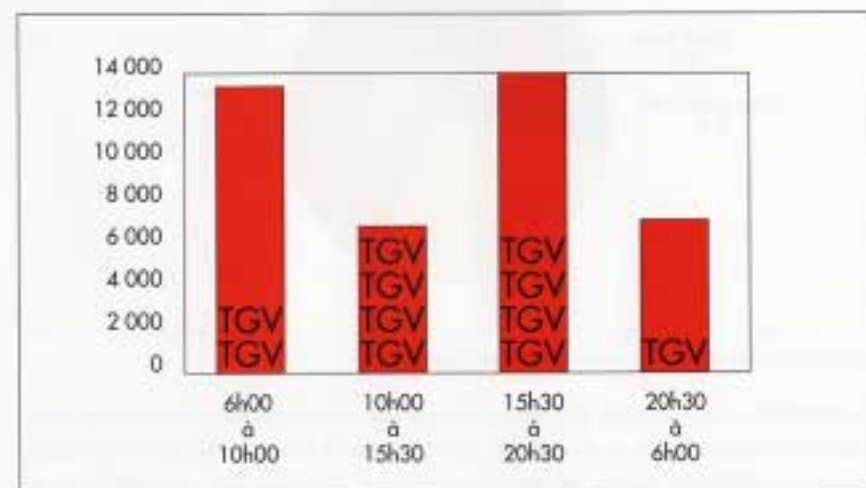
L'offre aérienne

Environ 112 vols réguliers quotidiens sont accessibles lors d'un jour ordinaire de base à partir de Lyon-Satolas. L'essentiel de la desserte aérienne quotidienne et régulière est constitué par des relations nationales et moyen courrier pour l'Europe (environ 90% du nombre total de vols pour un jour ordinaire de base).

L'offre TGV

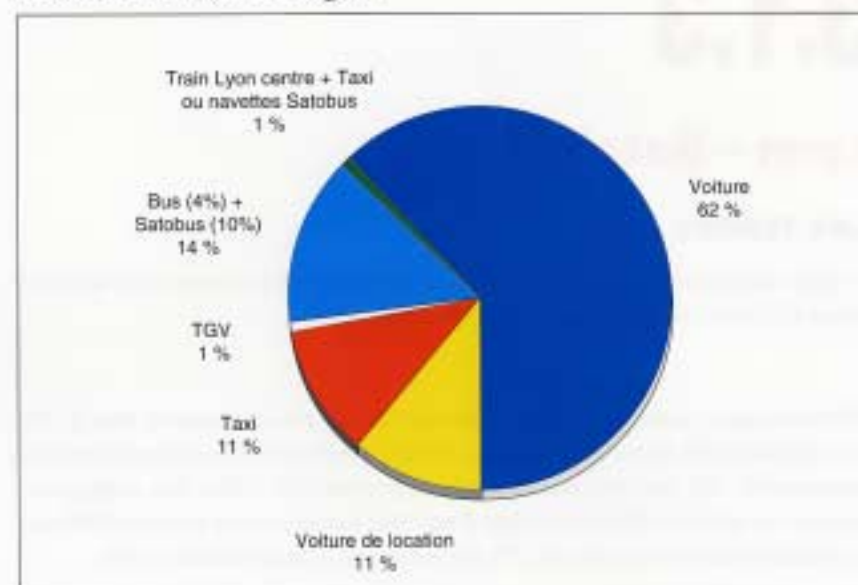
11 TGV quotidiens, en provenance ou à destination de Paris, Lille, Grenoble, Chambéry, Annecy et Marseille, s'arrêtent d'ores et déjà à la gare TGV de Lyon-Satolas.

Toutefois, les horaires actuels de desserte TGV de Lyon-Satolas ne constituent pas une offre attractive pour le pré- ou post-acheminement (régional et a fortiori national) de la clientèle de l'aérogare. En effet, 5 des 11 TGV desservant Lyon-Satolas s'arrêtent en période creuse pour le trafic aérien (voir graphique ci-après).



Répartition durant une semaine du trafic aérien et arrêt TGV à Satolas

Modes d'accès à l'aéroport



Répartition des modes d'accès à l'aéroport de Satolas

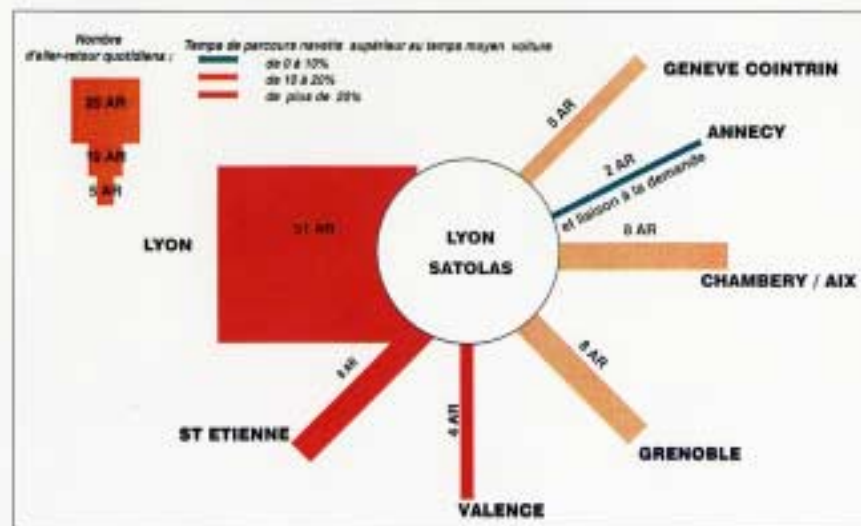
La voiture, utilisée à 84%, est le mode d'accès dominant. Toutefois, la part de marché des transports publics (près de 15%) représente un potentiel non négligeable dans la perspective d'une desserte ferroviaire régionale de Satolas.

A cet égard, la forte progression du trafic des navettes Satobus (plus de 20 % en moyenne entre 1994 et 1995) confirme ce potentiel. L'ensemble des trafics Satobus représentait, en 1995, 386 000 passagers.

Il s'agit des navettes régulières par autocar entre Lyon-Satolas et les principales agglomérations rhônalpines (Lyon, Saint-Étienne, Valence, Grenoble, Chambéry/Aix, Annecy) ou l'aéroport de Genève-Cointrin.

Les temps d'accès à l'aéroport par la navette Satobus (cf. schéma ci-après) sont peu compétitifs notamment sur les relations entre Lyon, Saint-Etienne et Valence. Ces temps de parcours importants sont dus essentiellement à l'option de desserte fine avec plusieurs points d'arrêt à l'intérieur des agglomérations qui a été retenue.

Satobus propose une desserte cadencée à 20 minutes à partir de Lyon. Pour les autres destinations, les horaires proposés sont calés sur les périodes de pointe de la clientèle aérienne. En dehors de l'agglomération lyonnaise, le nombre de services est au maximum de 8 aller-retour quotidiens.



Offre Satobus 1995

Fréquences et comparaison de temps de parcours par rapport à la voiture