

# Projet de modernisation du sillon alpin sud

*Réunion complémentaire au comité de ligne du 9 novembre 2011*

9 décembre 2011  
St Marcellin

# Ordre du jour

- ▶ Le projet Sillon Alpin Sud
- ▶ Les travaux de la phase 2
- ▶ La substitution routière proposée

# LE PROJET SILLON ALPIN SUD

# Les enjeux du Sillon Alpin

- ▶ Projet qui représente **l'investissement le plus élevé de la Région Rhône Alpes et de France** (hors IdF) dans le cadre des CPER 2000-2006 et 2007-2013, au titre des grands projets d'infrastructure.
- ▶ Effort financier majeur de **540 M€**, co-financé par :
  - État, Région, RFF
  - CG26, CG38, CG73, la Métro, CAPV, Grésivaudan, Chambéry Métropole, Rovaltain
- ▶ Projet qui a pour vocation :
  - **d'améliorer le quotidien de milliers d'usagers du territoire Rhône Alpes,**
  - de relier les territoires du sillon alpin à l'arc méditerranéen,  
⇒ **concrétise la chaîne solidaire nouée entre les collectivités concernées.**

# Les enjeux du Sillon Alpin

- ▶ Un élan de modernisation de l'ensemble des gares : **rénovation, information, accessibilité, consignes vélos, parkings**
- ▶ Meilleure coordination avec les réseaux complémentaires et lisibilité renforcée de l'offre intermodale
- ▶ Franchissements routiers et passerelles piétons financés par le sillon alpin sud :
  - encouragent **d'ambitieux projets locaux de reconfiguration de quartiers de gare**
  - améliorent le rabattement en TC et modes doux : Vinay, Moirans Galifette, St Hilaire, Brignoud...

# Une réalisation en deux phases

- ▶ **Objectif du projet** : améliorer les dessertes ferroviaires du sillon alpin pour répondre aux différents besoins de déplacement (périurbains grenoblois et valentinois, liaisons longue distance)
- ▶ **Programme** : modernisation et électrification de 170 km de voie ferrée entre Chambéry, Grenoble et Valence.
- ▶ **Travaux en deux phases** :
  - **Phase 1 (2007-2011)** : modernisation entre Moirans et Valence
  - **Phase 2 (2011-2013)** : électrification de la ligne de Valence à Chambéry, raccordement à Valence TGV, modernisation entre Gières et Montmélian
- ▶ **Couverture financière du programme** :
  - Phase 1 : 180 M€
  - Phase 2 : 360 M€

# Phase 1 : mise en service 2010-2011

## ▶ Service 2010

- Cadencement de la ligne Grenoble – Valence
- **55%** de trains supplémentaires, en majorité périurbains, sur l'axe par rapport à 2007
- Déploiement du matériel neuf « BBGC » pour les liaisons de maillage régional
- Nette amélioration de la ponctualité sur l'axe par rapport aux services 2008 et 2009 (travaux) et antérieurs : 73% en 2008 ; 83% en 2010

## ▶ Septembre 2011

- Création de 6 liaisons intercités Grenoble – Valence

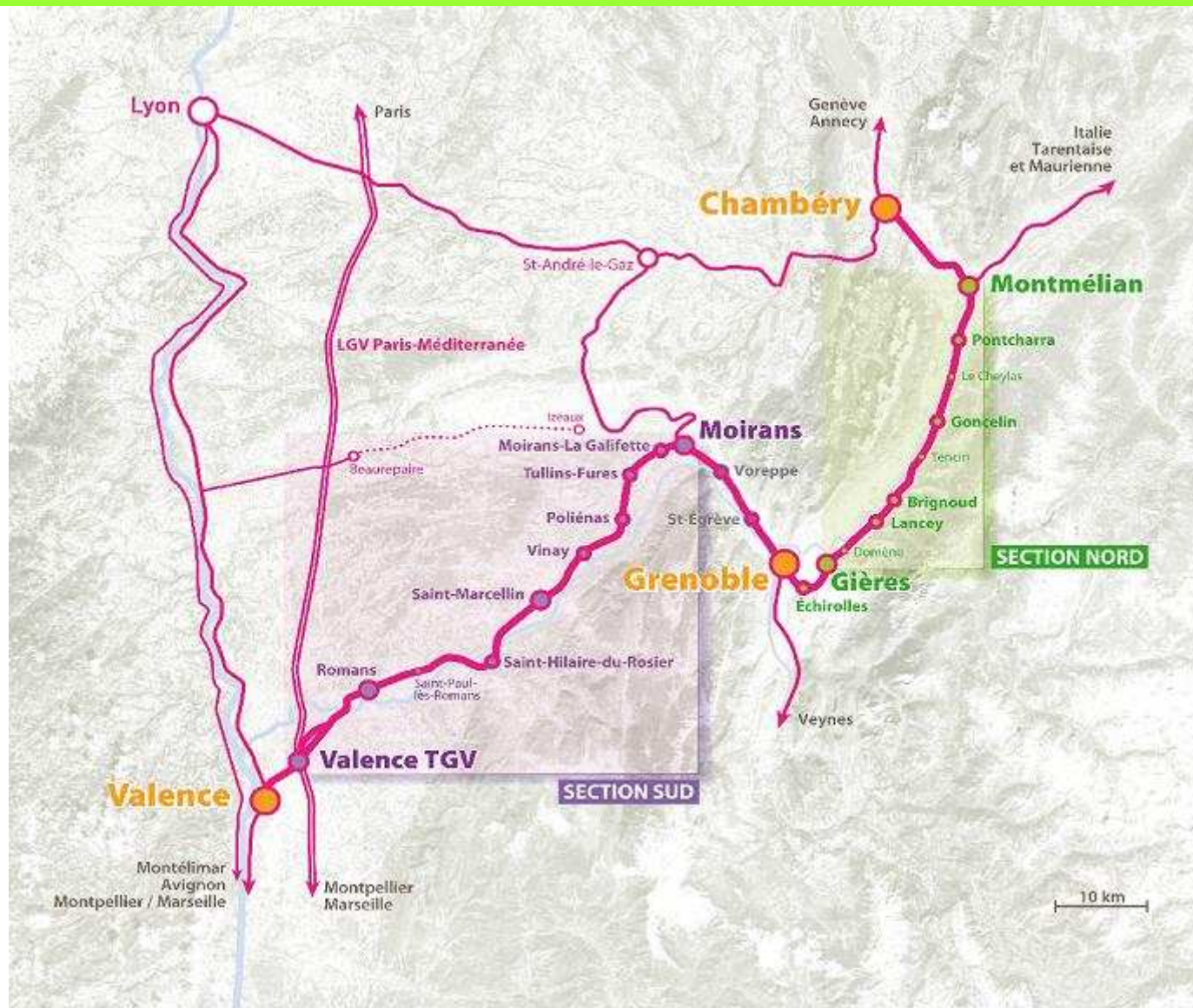


# Phase 2 : mise en service 2014 et suivants

## ▶ Services 2014 et suivants

- Amélioration de la capacité des trains, du confort, de la régularité grâce au déploiement progressif de matériels électriques sur l'ensemble des dessertes
- Optimisation des temps de parcours ; « diamétralisation » des trains périurbains de St Marcellin vers Gières et Brignoud ; poursuite de l'amélioration des dessertes TER longue distance
- Introduction d'un Service Régional Grande Vitesse du sillon alpin vers la façade méditerranéenne : à l'étude, en complément de la desserte TER classique
- Prise en compte de la qualité de vie des riverains : pose d'écrans acoustiques, matériels électriques moins bruyants, amélioration de la sûreté
- Prise en compte des exigences environnementales

# LES TRAVAUX DE LA SECONDE PHASE DU PROJET EN 2013



# 2010 - Comités de pilotage des partenaires du projet

## Février 2010 Présentation des études d'avant projet (2009)

Décision de poursuivre sous conditions de respect des engagements du protocole du 08 juillet 2008 en coût, délai et services.

### Mesures préconisées par RFF:

- ✓ Réaliser les travaux sur une période concentrée
- ✓ Limiter les changements de phases
- ✓ Garantir des postes de travaux pleinement utilisés
- ✓ Mettre en œuvre des procédures limitant les délais intermédiaires (MOE)

# 2010 - Comités de pilotage des partenaires du projet

## Juillet 2010 Après expertise des scénarios envisageables

- Confirmation de la faisabilité des optimisations annoncées en février
- Lancement de la procédure « conception réalisation » sur la partie sud

## Décembre 2010 Après analyse des modalités de travaux

- Planification des coupures de circulations 2011, 2012, 2013
- Préparation modalités de fermetures de ligne sur G-M et V-M
- Confirmation de la coupure totale sans phasage « Tullins »

# Novembre 2009-Section Valence-Moirans - Scénario de base

**Montant 460 M€**

Travaux échelonnés sur 2012, 2013 et 2014

Moyens spécialisés SNCF échelonnés sur 4 ans

## Tunnels :

**Têche (Travaux en 2012 )** > pendant **28 semaines** sous circulation (1voie) avec ralentissement des trains à 40km/H en zone chantier et pendant **11 semaines** sous coupure totale.

**Poliénas (Travaux en 2013)** > pendant **28 semaines** sous circulation (1voie) avec ralentissement des trains à 40km/H en zone chantier et pendant **11 semaines** sous coupure totale.

**Impact service :** Ralentissements, perte de fiabilité, pendant 2 fois 7 mois (plusieurs changements de grille horaire) + Coupure totale pendant 2 fois 3 mois

**Impact coût :** Mesures de surveillances, de sécurisation des trains, travaux à très faible cadence

# Juillet 2010-Section Valence-Moirans

## Scénario retenu

**Montant : 360 M€**

Travaux concentrés sur 2013

Moyens spécialisés SNCF affectés sur Gières Montmélian et pour partie sur Valence-Moirans

Moyens : groupement d'entreprises concentrés sur Valence-Moirans

### Tunnels : Têche et Poliénas (2013)

> Travaux simultanés durant **24 semaines de janvier à juillet 2013**

**Impact service:** Coupure totale pendant 12 mois. Mise en place d'une substitution routière étudiée par la SNCF en partenariat avec les acteurs locaux (cf ci-après).

**Impact coût :** Organisation chantier sous responsabilité groupement avec contraintes contractuelles.

Réduction importante des coûts de travaux et des risques planning

# Programme des travaux

Les travaux du raccordement de Valence TGV sont programmés en 2012  
Ils sont sans effet sur la durée de coupure (hors contraintes ferroviaires)

## Travaux d'électrification Valence-Moirans : 9 mois

15/12/2012

15/12/2013

D J F M A M J J A S O N D

15/12/2012 à 15/01/2013    Sécurisation chantier entre Moirans et Valence

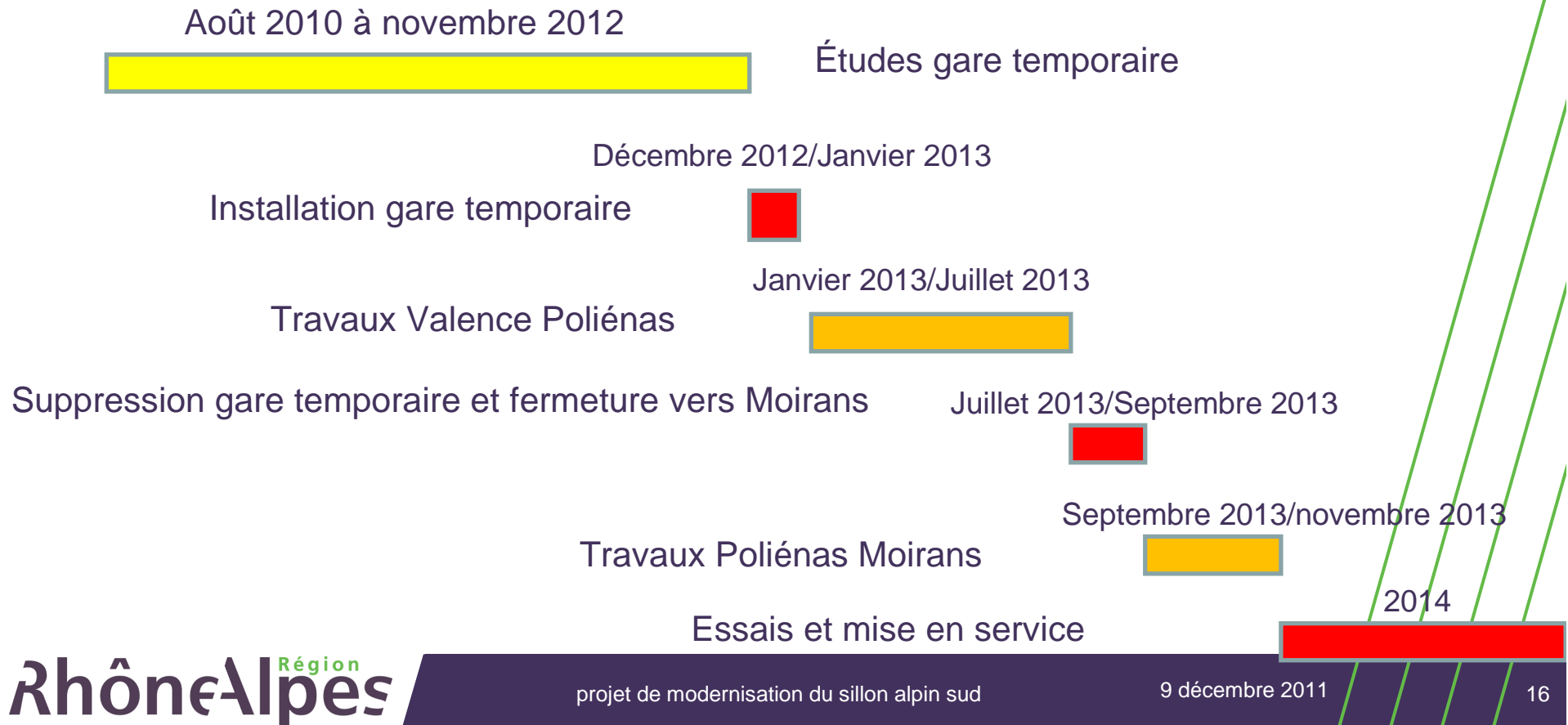
15/01/2013 à 15/10/2013    Travaux entre Moirans et Valence

15/10/2013 à 15/12/2013    Essais et remise en service

# Gare de Tullins

## Dès mi-2010, sa transformation en gare terminus temporaire a été examinée et non retenue

- Procédures sécurité avec Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire
- Usage pour seulement 6 mois avec un **coût estimé de l'ordre de 5 M€ à 7 M€ non financé**
- Des surcoûts induits sur les marchés entreprise
- Le non respect du calendrier (programmation 2014 non garantie)



# LA SUBSTITUTION ROUTIERE PROPOSEE PENDANT LES TRAVAUX EN 2013

# Desserte de substitution routière 2013 : principes

- ▶ Fermeture de la ligne ferroviaire pour travaux entre Moirans et Valence Ville : mi-décembre 2012 à mi-décembre 2013
- ▶ Principes d'élaboration de la desserte de substitution routière :
  - Proposer un niveau de desserte élevé, adapté aux différents types de clientèle (péri-urbaine et intercity), et un accompagnement de qualité aux points d'arrêts et à bord des cars.
  - Profiter du retour d'expérience des substitutions précédemment mises en œuvre par la SNCF
  - Établir l'offre en concertation avec les acteurs locaux concernés et le comité de ligne

# Principes généraux



- ▶ La desserte de substitution s'articule avec la trame de desserte prévue par RFF pour 2013, en particulier aux points de jonction avec les autres lignes du réseau.
- ▶ Travail approfondi en partenariat avec les acteurs locaux
  - Ville de Grenoble, Métro-SMTC, CG38, Pays Voironnais, CG26, Valence Romans Déplacements
  - Mairies : Vinay, St Hilaire, Moirans, Tullins,...
- ▶ La desserte prend en compte les contraintes d'encombrement routier, et les travaux programmés sur ces voiries, ainsi que l'occupation des gares routières, principalement à Grenoble.

# Desserte ferroviaire



- ▶ Pour permettre une correcte articulation avec la desserte de substitution envisagée, la desserte ferroviaire pendant l'année 2013 sera aménagée selon les principes suivants
  
- ▶ Pour les trains à long parcours
  - Trains Intercités Genève Grenoble Valence (1 service toutes les 2 ou 3 heures): limités au trajet Genève Grenoble
  - Trains Maillage Régional Annecy Grenoble Valence (1 service chaque heure) : limités au trajet Annecy Moirans (avec arrêt à St Egrève)

# Desserte ferroviaire (2)



## ▶ Pour les trains périurbains

- Trains Périurbains Chambéry St Marcellin (2 services par heure en pointe, 1 toutes les 2 heures environ hors pointe): limités au trajet Chambéry Grenoble
- Trains Périurbains Gières Grenoble Rives (Lyon Perrache) (3 services à l'heure en heure de pointe, environ 1 par heure hors pointe) : maintien de ces circulations (avec création d'un arrêt à St Egrève par heure en pointe)
- A noter que durant l'été 2013, la concomitance des travaux sur les parties sud et nord du sillon alpin conduiront à un schéma de desserte particulier.

# Principes de substitution desserte périurbaine (1)



- ▶ La clientèle périurbaine est une clientèle de migrants journaliers qui effectuent des déplacements vers le bassin grenoblois, l'agglomération de Valence, voire des correspondances vers Voiron.
  - Cette clientèle ne transporte pas de bagages et accepte plus facilement les ruptures de charges.
  - Elle privilégie la sécurisation de ses horaires.
  - Elle connaît de fortes pointes quotidiennes en semaine.
  - Elle représente 50% des flux moyens journaliers de la ligne.
  - Ces voyageurs souhaitent donc privilégier une solution avec correspondance à Moirans sur des trains

# Principes de substitution desserte périurbaine (2)

- ▶ Pour le périurbain grenoblois : une desserte en articulation à Moirans sur la desserte ferroviaire, permettant de proposer des correspondances environ tous les quarts d'heures en pointe, pour Tullins, Vinay et St Marcellin (fréquence horaire hors pointe).
  - Sur les horaires les plus chargés, un second autocar pourra être mis en place avec une desserte directe pour St Marcellin (et éventuellement Vinay).
- ▶ Particularités : du fait de leurs difficultés d'accès depuis l'itinéraire normal, des navettes spécifiques sont organisées pour les points d'arrêts de Moirans Galifette et de Poliénas

# Principes de substitution desserte périurbaine (3)

- ▶ Pour les déplacements périurbains grenoblois longs : une desserte directe est proposée au départ de Romans et St Marcellin, permettant d'offrir à cette dernière le choix entre des relations vers Grenoble par correspondance à Moirans ou directes par autocar. La fréquence de cette mission devrait être horaire en pointe (toutes les 2 heures hors pointes)
- ▶ Cas particulier de la desserte de St Hilaire en cours de concertation (village, gare ou navette)

# Principes de substitution desserte périurbaine (4)



- ▶ Pour le périurbain valentinois : une desserte au départ de St Marcellin à fréquence horaire en pointe (toutes les 2 heures hors pointe), desservant Romans et Valence TGV. Certaines de ces circulations seront amorcées à Moirans, pour favoriser l'articulation entre les différents secteurs géographiques et les correspondances vers Voiron.

# Principes de substitution desserte intervilles



- ▶ La clientèle intervilles est généralement chargée de bagages et a déjà subi une correspondance (à Valence TGV principalement).
  - Cette clientèle privilégie une offre confortable sans rupture de charges.
  - Elle connaît des pointes saisonnières marquées, généralement concentrées sur les samedis en plein hiver et tout au long du week-end au printemps et en été.
  - En terme de comportement, une partie des voyageurs pour déplacements d'affaires de même que certains migrants journaliers sur des trajets longs, souhaitent le même type de prestations.
  - Elle représente environ 50% de la clientèle de la ligne.

# Principes de substitution desserte intervilles (2)



- ▶ Pour les besoins intervilles, les missions envisagées s'articulent autour de :
  - Une fréquence horaire toute la journée, avec renforts à la demi heure en pointe pour une relation directe Valence ville Grenoble
  - Une fréquence adaptée aux correspondances TGV pour des services directs Valence TGV Grenoble
  - Des relations directes de Chambéry à Valence TGV, pour permettre l'accès des Savoies à certaines correspondances TGV non disponibles à Lyon Part Dieu

# Principes de substitution



- ▶ L'ensemble devrait représenter un total d'environ 250 circulations autocars par jour, dont une centaine arrivant à Grenoble et autant à Moirans.
- ▶ Environ 50 circulations devraient faire l'objet de doublages programmés ou mis en place en adaptation des fréquentations constatées.

# Temps de parcours



	2012	2013
Grenoble Tullins	24/25 mn	40/48 mn
Grenoble Vinay	36/38 mn	58/68 mn
Grenoble St Marcellin	33/45 mn	35/83 mn
Grenoble Romans	53/66 mn	79/89 mn
Grenoble Valence TGV	63/74 mn	65/70 mn
Grenoble Valence	70/84 mn	85/90 mn

# Conséquences sur les infrastructures routières

- ▶ Du fait de la saturation, à certaines périodes, de la gare routière de Grenoble, les services réalisés dans ce programme seront accueillis rue de la Frize (sous réserve de confirmation).
- ▶ Le pôle d'échanges de Moirans constituera assurément l'un des éléments déterminants de l'opération. Dans l'attente de la réalisation du véritable PEM de Moirans en 2014, les services de substitution seront accueillis sur le parvis de la gare. En parallèle, un volume de places de stationnement sera reconstitué à proximité. En pointe du matin, les autocars vers Moirans emprunteront l'autoroute de Tullins à Moirans.

# Conséquences sur les infrastructures routières (2)

- ▶ A Tullins, comme à Vinay, les services de substitution desserviront la gare, avec dans ce dernier cas, la nécessité d'utiliser l'autoroute entre Vinay et St Marcellin.
- ▶ A St Marcellin, du fait de l'arrivée via l'autoroute, le point de desserte sera recherché sur la face opposée à la gare (point à confirmer).
- ▶ A Valence TGV, le point de desserte sera situé devant la gare, alors que à Valence ville comme à Romans, ce sera en gare routière.

# Dispositifs d'accompagnement



- ▶ Gestion des aléas d'exploitation : présence de régulateurs terrain, en relation permanente avec le Poste de Commandement Autocars régional
- ▶ Mise en place de véhicules de réserve aux endroits stratégiques

# Dispositifs d'accompagnement (2)

- ▶ Dispositifs spécifiques de communication à destination des voyageurs : diffusion d'alerte SMS, envoi de mailing, ...
- ▶ Véhicules assurant le service de substitution reconnaissables grâce à des bandeaux apposés sur les faces avant et arrière.
- ▶ Points d'arrêts équipés de poteaux d'arrêts spécifiques

# 2011-2012 - Suite du processus

## Comité de ligne Printemps 2011

> Annonce des modalités de réalisation des travaux sous coupure totale en 2013

Mai 2011 > Réunion d'échanges avec associations (Moirans)

## Comité de pilotage juin 2011 >

Signature convention de financement des travaux

- ✓ Report d'économies de la phase 1 sur phase 2
- ✓ Engagement RFF sur les coûts et sur les délais
- ✓ Confirmation calendrier de coupure 2013 partie sud

2ème semestre 2011, jusqu'en février 2012 > étude SNCF sur le service de substitution, en partenariat avec les acteurs locaux

Comité de Ligne Automne 2011 > Présentation du projet de services 2013, recueil des avis et remarques

Jusqu'en février 2012 > recueil des remarques site internet (voir ci-après) ; réunion de travail avec les associations

Comité de Ligne Printemps 2012 > Présentation du projet 2013

# Conclusion

- ▶ Projet de grille horaire 2013 disponible sur le site internet <http://www.rhonealpes.fr/119-comites-de-ligne.htm> ; choix « comité de ligne Grenoble – Valence »
- ▶ Recueil des remarques jusqu'en **février 2012**, rubrique « Mes questions au comité de ligne »
- ▶ [www.sillonalpainsud.fr](http://www.sillonalpainsud.fr) : plus de détails sur le projet ; rubrique « contactez-nous »