

## ANALYSE ASULGV SILLON ALPIN SUD - JANVIER 2014

EVOLUTION DU NOMBRE DE TRAINS CIRCULANT AUX HEURES DE POINTES  
SUR UNE PERIODE DE 14 ANS SUITE AUX EVENEMENTS SUIVANTS:

ouverture de la gare Valence TGV (juin 2001), cadencement (décembre 2007), ouverture Echirolles (septembre 2004), ouverture de la double voies + saut de mouton (décembre 2009), électrification (décembre 2013)

Arrivée Grenoble entre 6h30 et 9h30	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2014
Valence	3					4	4	5	5	5	4	3	5
ValenceTGV	4					4	4	4	5	5	4	3	5
Romans	4					4	4	5	5	5	4	3	5
St-Hilaire	2					2	2	4	4	3	4	3	4
St-Marcellin	9					8	8	7	7	9	9	9	10
Vinay	6					6	6	7	7	6	6	6	6
Polienas	6					5	5	5	5	6	6	6	6
Tullins	8					7	7	7	7	9	9	8	8
Moirans-Gal.	6					5	5	5	5	6	6	6	6
Moirans	8					7	7	6	6	6	6	7	9
St-Egrève	5					4	4	5	5	6	6	6	6
Grenoble	9					8	8	7	7	9	9	9	10
Echirolles	X					3	3	3	3	3	3	2	2
Gières	3					3(3)	3(3)	4(3)	4(3)	5(3)	6(3)	4(2)	4(2)

(..) dont périurbain

Départ Grenoble entre 16h et19h	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2014
Gières	5					6(3)	6(3)	7(4)	7(4)	7(4)	7(4)	7(4)	8(4)
Echirolles	X					3	4	4	4	2	2	4	4
Grenoble	9					8	8	8	8	10	10	11	10
St-Egrève	5					5	5	5	5	7	7	6	6
Moirans	6					6	6	8	7	7	7	8	9
Moirans-Gal.	5					5	5	5	6	7	7	6	6
Tullins	6					6	6	8	8	9	10	9	9
Polienas	5					5	5	8	8	7	7	6	6
Vinay	5					6	6	8	8	7	7	6	6
St-Marcellin	9					8	8	8	8	10	10	10	10
St-Hilaire	1					1	1	4	4	4	4	3	2
Romans	5					4	4	5	5	4	4	4	4
Valence-TGV	4					4	4	5	5	5	4	4	4
Valence	5					4	4	5	5	4	4	4	4

Quelques données comparatives sur les temps de parcours :

temps de parcours	2001			2008			2010			2014		
	PU//IC//MR											
Valence<->Grenoble	1h44	1h20	1h11	1h45	1h22	-*	1h24	1h10	-*	1h23	1h15	1h05
ValenceTGV<->Grenoble	1h35	1h11	1h01	1h33	1h11	-*	1h13	59'	-*	1h13	1h04	55'
Romans<->Grenoble	1h23	1h04	52'	1h16	1h09	-	1h04	51'	-	1h04	56'	47'
Saint-Marcellin<->Grenoble	58'	43'	34'	47'	47'	-*	45'	31'	-	43'	34'	29'
Vinay<->Grenoble	49'	-	-	39'	-	-	36'	-	-	35'	-	-
Tullins<->Grenoble	30'	22'	-	25'	22'	-	25'	18'	-	23'	19'	-

PU : périurbain (StMarc. toutes gares jusqu'à Grenoble) ; IC : intercity (Val-ValTGV-StHil.-Romans-StMarc.-Tullins-Moirans-Grenoble) ; MR : maillage régionale (directe de StMarc. à Grenoble)

\* service assuré par car

remarques :

- en 2001, 1 seul service PU au départ de Valence en heure de pointe matin, 2 IC, 1 MR
- en 2008, 2 services PU au départ de Valence en heure de pointe le matin, 2 IC
- en 2010, 2 services PU au départ de Valence en heure de pointe le matin, 3 IC
- en 2014, 1 seul service PU au départ de Valence en heure de pointe matin, 3 IC, 1 MR

Premières analyses (à affiner) :

La première chose à souligner, c'est que l'augmentation du nombre de trains n'a pas eu lieu dans la tranche des heures de pointe, mais dans les heures creuses. Un seul train supplémentaire a pu être injecté dans le trafic à ces heures pourtant les plus importantes pour les usagers au quotidien. Cela veut dire que ni le cadencement, ni le doublement de la voie et le saut de mouton n'ont pu avoir une influence significative sur l'amélioration de l'offre en termes de nombre de trains (à séparer du nombre d'arrêts par gare, données des tableaux) dans les périodes les plus utiles. L'électrification n'apportera rien de plus non plus.

La deuxième chose à souligner concerne le nombre d'arrêts par gare (2014 par rapport à 2001). Celui-ci n'a pas changé (Vinay, Poliénas, Tullins, Moirans Galifette), a augmenté d'un (Valence-TGV, Romans, Saint-Marcellin, Moirans, Saint-Egrève), a augmenté de 2 (Valence, Saint-Hilaire). La meilleure année, pour la plus part d'entre nous dans ce contexte, a été 2008-2009. Logique, le cadencement sur voie unique a forcé le nombre d'arrêts.

La troisième chose concerne les temps de parcours, seules évolutions notoires, mais à mettre en rapport avec les besoins prioritaires

En prenant comme référence 2001, on a à l'évidence globalement amélioré les choses de ce point de vue. Pour autant, si on compare les MR et IC, le gain est d'une dizaine de minutes en moyenne. Pour un PU, le gain se rapproche de 15' (voir 20' pour un PU qui fait la ligne de bout en bout, mais il n'y en a qu'un dans la tranche horaire de pointe)