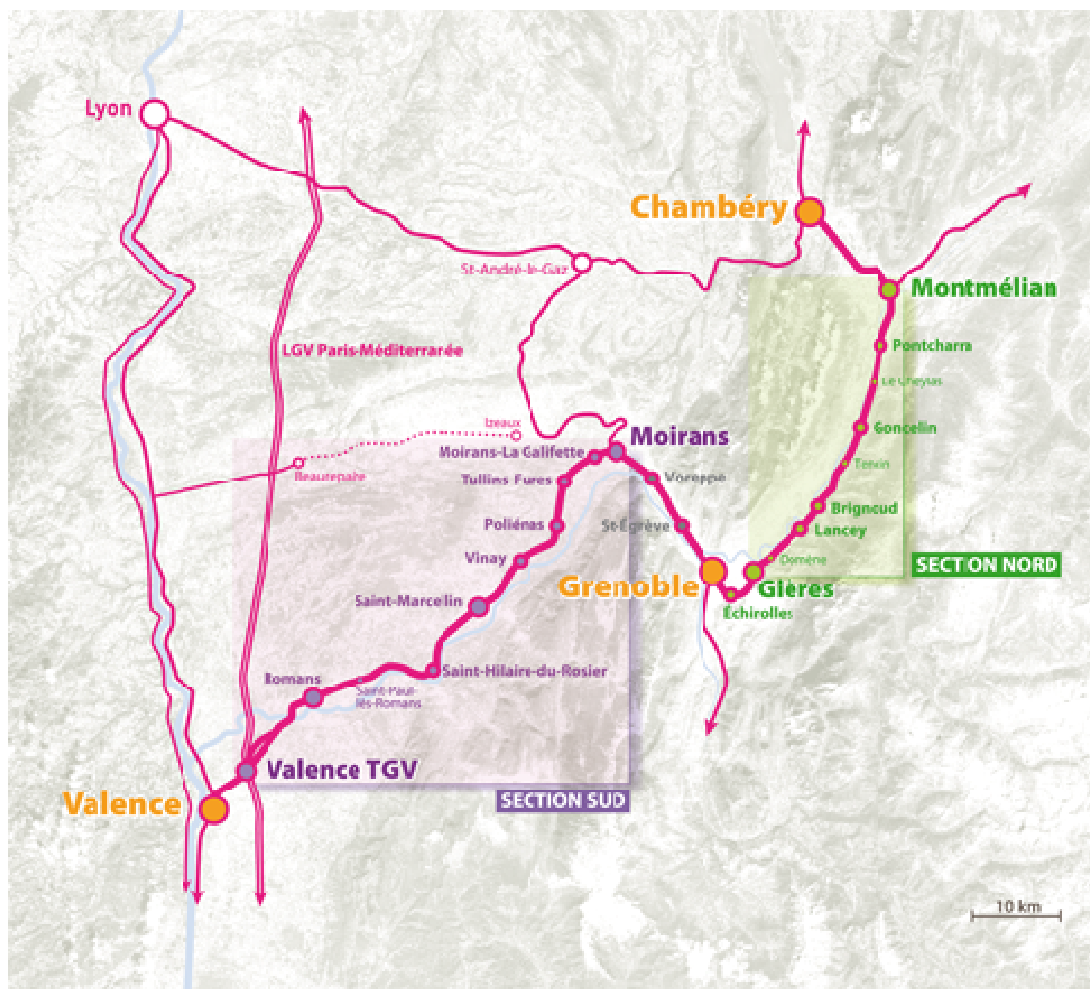


15 décembre 2013 :

Réouverture du Sillon alpin sud

- liaison ferroviaire Grenoble / Valence / Chambéry -

DOSSIER DE PRESSE



CONTACTS PRESSE :

Région Rhône-Alpes

Clémence CAPRON – 04 26 73 49 57 – 06 87 56 05 48 – ccapron@rhonealpes.fr

Un projet financé par :



Rhône-Alpes



En partenariat avec :



Un projet financé par :



Rhône-Alpes



En partenariat avec :



Le Sillon alpin désigne un ruban de villes et de territoires, entre Genève, Annecy, Chambéry, Grenoble et Valence. **La partie Sud, entre Chambéry et Valence** (via Montmélian et Grenoble), a fait l'objet d'importants travaux de modernisation afin d'améliorer la qualité des déplacements ferroviaires et de faire du train une alternative performante à la route, pour les usagers TER, TGV et pour le transport de marchandises. Près de 900 000 habitants sont concernés, totalisant un potentiel de 2,5 millions de déplacements / jour.

Après 7 ans de travaux, et conformément au calendrier annoncé, le Comité de pilotage a officiellement déclaré l'achèvement des travaux, et la réouverture à la circulation des 160 km de ligne ferroviaire le 15 décembre prochain, à l'occasion du changement d'horaires.

L'opération de modernisation du Sillon alpin Sud est le projet le plus important du volet ferroviaire des Contrats de Projets Etat Région (CPER) pour les périodes 2000-2006 et 2007-2013. **Près de 540 M€ ont été investis**, mobilisant de nombreux partenaires : Etat (180M€), Région Rhône-Alpes (180 M€) et Réseau Ferré de France (93M€), mais aussi collectivités locales : Départements de l'Isère (33M€), de la Drôme (18M€), de la Savoie (4M€), Communautés d'agglomération de Grenoble Alpes Métropole (18M€), Chambéry Métropole (3M€), du Pays Voironnais (3M€), Communauté de communes du Pays du Grésivaudan (3M€), Syndicat mixte du Rovaltain (foncier).

Les objectifs de la modernisation du Sillon alpin sud :

- + améliorer la qualité des déplacements ferroviaires, aussi bien pour les voyageurs que pour le fret
- + faire du train une alternative performante à la route, notamment pour les déplacements effectués en TER à l'échelle régionale et locale
- + améliorer le maillage du réseau : modernisation ou création d'interconnexions avec les autres lignes (LGV Méditerranée, ligne des Alpes, Vallée du Rhône, ligne Lyon <> Grenoble), et électrification totale de l'axe pour favoriser son utilisation
- + Ouverture d'un nouvel itinéraire fret électrifié pour la traversée des Alpes et les échanges avec l'Italie
- + renforcer le lien entre les territoires du Sillon alpin et de l'Arc méditerranéen.

Les usagers du TER ont ainsi bénéficié depuis 2009 de la mise place progressive de trains modernes, d'une offre cadencée et de nombreuses gares rénovées.

En termes de fréquentation, la ligne Grenoble – Valence comptait avant la fermeture environ 6 300 voyages par jour de semaine, et la ligne Grenoble – Chambéry 5 500 voyages.



Un projet financé par :



En partenariat avec :



L'OFFRE DE SERVICE CONSTAMMENT AMELIOREE

La fréquence, les dessertes et le matériel ont progressivement été améliorés sur le Sillon alpin sud. Grâce aux aménagements réalisés lors de cette première phase, entre Grenoble et Valence, les usagers ont bénéficié, à partir de décembre 2009, de 16 trains supplémentaires chaque jour, de nouveaux horaires plus lisibles, et de temps de trajets raccourcis. Au total, la première phase de travaux a permis d'augmenter l'offre TER de 30% sur cette ligne.

+ Des TER cadencés et plus nombreux

Entre 2007 et 2012, entre Valence et Grenoble, l'offre de trains est passée de 41 à 63 trains par jour (en semaine), soit + 53%, et entre Grenoble et Chambéry, de 23 à 34 trains, soit + 48%. Cette augmentation répond à l'évolution de la fréquentation, puisque le nombre de voyages est passé entre 2007 et 2012 de :

- de 1,09 M à 1,35 M entre Valence et Grenoble, soit + 24.5%,
- de 1,38 M de voyages à 1,75 M entre Grenoble et Chambéry, soit + 26,7%.

Les TER ont aussi bénéficié du cadencement, avec une grille horaire plus lisible et régulière.

+ Un TER plus fiable et ponctuel

Les travaux réalisés rendent l'exploitation des trains plus fluide, permettant un accroissement très important de la qualité de service offert aux voyageurs. Le taux de régularité des trains circulant en heures de pointes a gagné plus de 15 points entre 2009 et 2012 sur la section de ligne comprise entre Grenoble et Chambéry, et plus de 8 points sur la section de ligne entre Grenoble et Valence. Au final, en 2012, 91% des trains arrivent à destination avec moins de 5 minutes de retard en 2012.

+ Le confort pour les voyageurs

L'électrification totale de la ligne entre Valence et Chambéry permet son accessibilité aux dernières générations de trains électriques, plus performants, confortables et silencieux. L'acquisition des nouvelles rames Régio 2N sur le périmètre lyonnais permettra le déploiement, à partir de 2015, de rames automotrices à 2 étages de grande capacité sur l'ensemble du bassin grenoblois. A cette échéance, le Sillon Alpin sera alors parcouru par des TER majoritairement électriques et modernes.

+ le raccordement à la Ligne Grande Vitesse (LGV) Méditerranée

Grâce aux travaux de raccordement du Sillon alpin sud à la LGV Méditerranée, SNCF et le Conseil régional Rhône-Alpes s'associent pour proposer, à partir de février 2014, une relation directe et sans correspondance entre les stations des Alpes du Nord et la Méditerranée, sur 21 week-ends.

Un projet financé par :



En partenariat avec :



Cette offre TGV comprendra 3 allers – retours par week-ends, reliant Annecy à Marseille en 3h40 et desservant Aix-les-Bains, Chambéry, Grenoble, Valence TGV, Avignon et Aix-en-Provence, et dont les horaires seront :

- Vendredi départ Annecy 19h31 - départ Marseille 18h40
- Samedi départ Annecy 7h34 - départ Marseille 7h44
- Dimanche départ Annecy 19h31 - départ Marseille 18h40.

+ Des gares modernisées et accessibles

Le chantier du sillon alpin a aussi été l'occasion d'aménager une accessibilité maximale pour les usagers, en trouvant des solutions pour traverser les voies (installation de passerelles, de passages souterrains avec ascenseurs et rampes d'accès), pour sécuriser les déplacements sur les quais (pose de bandes d'éveil en bordures de quais, revêtement de sol), ou encore pour monter à bord des trains et en descendre facilement (rehaussement des quais pour les mettre à une hauteur équivalente au plancher des trains, allongement des quais pour l'accueil des trains plus longs offrant davantage de places...).

Les travaux ont permis de mettre en accessibilité les gares de :

- **Saint-Marcellin** : réalisation d'une passerelle de traversée de voie avec ascenseurs ; allongement, rehaussement des quais et pose de bande d'éveil en bord de quais.
- **Vinay** : réalisation d'une passerelle de traversée de voie avec ascenseurs ; allongement et rehaussement de quais ; pose de bande d'éveil en bord de quais.
- **Poliénas** : allongement et rehaussement des quais ; pose de bande d'éveil en bord de quais ; aménagement de la traversée de voie à niveau (pictogrammes lumineux).
- **St Hilaire du Rosier** : réalisation d'un passage souterrain de traversée de voie avec rampes ; allongement et rehaussement des quais ; pose de bande d'éveil en bord de quais.
- **Romans** : réalisation d'un passage souterrain de traversée de voie avec rampes ; allongement et rehaussement des quais ; pose de bande d'éveil en bord de quais.
- **Tullins** : réalisation d'un passage souterrain de traversée de voie avec ascenseurs ; allongement et rehaussement des quais ; pose de bande d'éveil en bord de quais.
- **Moirans-la-Galifette** : déplacement de la halte ; réalisation d'un passage souterrain de traversée de voie avec rampes d'accès ; allongement et rehaussement des quais ; pose de bande d'éveil en bord de quais.
- **Moirans** : équipement en ascenseurs du passage souterrain de traversée de voie ; allongement et rehaussement des quais ; pose de bande d'éveil en bord de quais.
- **Grenoble** : équipement en ascenseurs du passage souterrain de traversée de voie ; rehaussement des quais.
- **Grenoble-Universités-Gières** : réalisation d'un passage souterrain de traversée de voie avec ascenseurs ; aménagement des quais.
- **Échirolles** : nouveaux quais ; accès depuis le pont routier existant ; réalisation d'un parking relais ; aménagements pour personnes à mobilité réduite.

Un projet financé par :



En partenariat avec :



- **Lancey** : Allongement et rehaussement des quais ; pose de bande d'éveil en bord de quais.
- **Goncelin**: Allongement et rehaussement des quais ; pose de bande d'éveil en bord de quais.
- **Pontcharra** : Réalisation d'un passage souterrain de traversée de voie avec ascenseurs ; aménagement des quais.

+ **Pour le service 2014, les dessertes sont à nouveau renforcées, avec :**

- de « meilleurs » temps de parcours entre Grenoble et Valence :
Grenoble – Valence TGV : 55 minutes
Grenoble – Valence Ville : 1 h 05 minutes au lieu de 1 h 10
- 22 arrêts supplémentaires en gare de Moirans, pour accompagner la hausse des relations avec Grenoble. Ces arrêts permettront également une meilleure connexion entre le sillon alpin et le secteur du Voironnais.
- Une amélioration de l'offre le samedi après-midi entre Grenoble et Chambéry avec l'ajout d'une desserte supplémentaire.
- La création d'un autocar le matin pour accéder à des correspondances à Valence TGV à 7h pour une correspondance vers Marseille ou Nice.

► **LES AVANCEES POUR LES HABITANTS**

+ **La mise aux normes vis-à-vis des nuisances sonores**

Au total, plus de 12 kilomètres d'écrans acoustiques ont été construits et complétés par plusieurs dizaines de traitements individuels de façade.

Le projet s'inscrit également dans le traitement des PNB (Point Noirs Bruit) existants et de ceux qui seraient nouvellement créés par le projet à la traversée de l'agglomération grenobloise (entre Moirans et Gières).

L'électrification de la ligne permet enfin une utilisation de matériels de traction électrique, plus silencieux et plus respectueux de l'environnement.

+ **Sécurisation de la ligne**

Cinq passages à niveau ont été supprimés à l'occasion des travaux. La question de la sécurité aux abords de la ligne ou au droit des passages à niveau est primordiale pour RFF et ses partenaires. Identifiés lors de la phase d'enquête publique, les points les plus sensibles sont ainsi équipés de clôtures. Sur la section entre Gières et Montmélian, la plupart des passages à niveau ont été sécurisés, avec une remise à niveau des platelages et des chaussées pour améliorer les conditions de traversée des véhicules. En gares, les traversées de voies ont également été sécurisées et une signalisation adaptée mise en place.

Un projet financé par :

En partenariat avec :

+ Retombées pour l'économie locale

La mise en service d'une ligne ferroviaire plus performante, la possibilité d'une nouvelle desserte TGV et l'ouverture d'un axe fret adapté, viennent appuyer la croissance et apportent une véritable valeur ajoutée pour ce territoire en plein dynamisme.

Au-delà de l'impact sur la qualité des circulations ferroviaires, les investissements de modernisation de la ligne ferroviaire ont aussi des retombées significatives sur l'économie régionale. Depuis plusieurs années, ce sont près de 150 entreprises est ainsi intervenue sur le chantier, dont de nombreuses régionales.

Un projet financé par :



Rhône-Alpes



En partenariat avec :



RETOUR SUR LES GRANDES ETAPES DU CHANTIER

► Phase 1 (2007 – 2011)

+ Création du terminus péri-urbain de Gières (2007)



La nouvelle voie centrale terminus en gare de Gières a permis d'absorber l'augmentation du trafic TER tout en complétant l'offre tramway de Grenoble. Un moyen de soulager la gare de Grenoble en assurant le stationnement des trains TER périurbains venant de Gières et repartant pour cette destination.

+ Création du saut-de-mouton de Moirans (2009)

La création de cet échangeur ferroviaire a permis de remédier au croisement des lignes Lyon/Grenoble et Valence/Moirans rendant ainsi possible l'augmentation du nombre de circulations sur cet axe en trains intercités et péri-urbains.



+ La modernisation et le doublement de la voie entre Saint-Marcellin et Moirans (2009) et doublement partiel de la ligne entre Romans et Saint Marcellin (2011)

Les 31,7 kilomètres de ligne reliant Saint-Marcellin à Moirans ont été intégralement doublés. L'installation d'un poste de commande à distance (PCD) à Moirans permet à un opérateur unique de télécommander l'ensemble de la ligne de Moirans à Romans-sur-Isère, ce qui permet une meilleure gestion de la ligne, notamment en cas de situation perturbée. Les voies ont aussi été équipées d'installations permanentes de contre-sens (IPCS), qui permettent un basculement de trafic sur une seule voie en cas d'impossibilité de circulation sur l'autre. Il s'agit ainsi de faire face à des situations perturbées pour cause d'incidents ou de travaux.



Un projet financé par :



En partenariat avec :



La section entre Romans-sur-Isère et Saint-Marcellin a également été modernisée et partiellement doublée. Ces travaux ont permis d'accroître les capacités de la ligne et de faciliter les échanges entre Valence et Grenoble. Ces travaux se sont accompagnés de la suppression de deux passages à niveau (à Vinay et Moirans).

► Phase 2 (2011 – 2013)

+ Mise au gabarit GB1 (fret) et électrification de la ligne entre Saint-Marcel-lès-Valence et Moirans



Ces 70 km de lignes ont été adaptés à la circulation de trains électriques (TER, TGV ou fret) : mise au gabarit, pose de caténaires, création d'une nouvelle sous-station à Moirans. Les tunnels de Têche, Poliénas et Rochefort ont fait l'objet de travaux spécifiques selon la nature des ouvrages (abaissement de la plateforme ou élargissement de la voûte). Pont-route, pont-rail et autres ouvrages ont été démolis et reconstruits ou bien créés pour permettre l'électrification de la ligne.

+ Raccordement du sillon alpin à la LGV Méditerranée en gare de Valence TGV



La création d'un raccordement entre la ligne du Sillon Alpin et la gare de Valence TGV permet d'assurer désormais des relations à grande vitesse et sans correspondance entre les villes de Valence, Grenoble et Chambéry et le Sud de la France (Marseille, Avignon).

Cette voie nouvelle d'environ 3,5 km, située sur la commune de Chateaufort-sur-Isère, longe le parc d'activités du 45^e parallèle du Rovaltain. Elle passe sous la RD101, rétablie par un pont-route. Ce

nouveau raccordement ne comporte aucun passage à niveau.

Un projet financé par :



En partenariat avec :



+ Modernisation de la signalisation, la mise au gabarit GB1 et électrification de la ligne entre Gières et Montmélian

La modernisation du système et l'électrification de ces 45 km de ligne permettent de fiabiliser les dessertes TER, mais aussi d'assurer la circulation de TGV et de trains fret électriques. L'ensemble des rails, installés il y a 40 ans environ, a été remplacé et un système de signalisation automatique installé. 23 passages à niveau ont été sécurisés et des aménagements pour les personnes à mobilité réduite ont aussi été réalisés sur les quais dans les gares de Lancey et Goncelin.



Bilan d'un an de coupure entre Grenoble et Valence

Pour réaliser des travaux d'infrastructure ferroviaire d'une telle envergure et respecter les contraintes de délais, de coûts et de sécurité, l'ensemble des partenaires, en accord avec SNCF, ont acté la coupure totale de la circulation ferroviaire entre Grenoble et Valence, du 9 décembre 2012 au 14 décembre 2013.

Le Conseil régional, Autorité organisatrice des transports, a demandé à SNCF de mettre en place un service de substitution permettant d'assurer un service TER le plus convenable possible. Construit dans un souci permanent de concertation, le plan de transport a réussi à limiter autant que possible les contraintes pour les voyageurs.

Fort des expériences précédentes, notamment sur Grenoble/Chambéry, SNCF a su reproduire les bonnes pratiques et proposer des solutions adaptées aux besoins des voyageurs entre Valence et Grenoble. Ainsi, les capacités d'accueil à bord se sont révélées adaptées aux volumes de voyageurs transportés, y compris durant les pointes hebdomadaires et durant les forts trafics de février, les temps de parcours ont été respectés. Enfin, le positionnement d'autocars de réserve a permis la réactivité immédiate en cas d'aléa. Les voyageurs ont ainsi pu compter sur la rotation de 190 à 225 autocars chaque jour.

Les voyageurs interrogés ont ainsi mis une note moyenne de 15,5/20 au dispositif.

Afin de garantir aux partenaires financiers la maîtrise des coûts et des délais, RFF a mis en place un processus innovant de pilotage du projet d'électrification de la ligne entre Valence et Moirans, ainsi que la création du raccordement sur la LGV Méditerranée : le marché de conception/réalisation. Les travaux ont été entièrement confiés au groupement d'entreprises ALSTOM, SPIE BTP, COLAS RAIL, NOUVETRA et SETEC. Plus de 600 personnes se sont mobilisées pour mener à bien l'ensemble de ces travaux en cette année 2013.

Un projet financé par :



En partenariat avec :



► A l'horizon 2017-18 : Terminus péri urbain de Brignoud

La réalisation du terminus de Brignoud, dernier élément du programme du Sillon alpin sud, a été décalée à l'horizon 2017-2018, pour coller au plus près aux perspectives de développement de la zone d'activité de Crolles – Brignoud. Il permettra l'amélioration de la desserte en termes de déplacements péri-urbains en lien avec Grenoble.

Un projet financé par :



Rhône-Alpes



En partenariat avec :



LES FINANCEURS ET PARTENAIRES DU SILLON ALPIN SUD

► Le Conseil régional Rhône-Alpes

Garante de l'équilibre de ses territoires et autorité organisatrice des transports, la Région Rhône-Alpes investit chaque année **en moyenne 15 à 20 M€** pour l'aménagement de ses gares, à travers plusieurs dispositifs, comme les Contrat de Projets Etat-Région, les opérations de remise à niveau par axe ferroviaire, le projet « TER + Vélo » ou encore les Contrats d'Aménagement de Gare (CAG). Son intervention engendre un fort effet levier auprès des autres acteurs, puisque chaque année 45 M€ sont investis au total sur les gares.

Aujourd'hui, Rhône-Alpes compte **251 gares en activité, dont 80% sont rénovées ou aménagées en centres d'échanges**. La Région investit en moyenne **100 M€ par an pour moderniser le parc de matériel et en augmenter la capacité**, par l'acquisition de rames TER performantes et par la rénovation des trains régionaux. Enfin, le Conseil régional dédie chaque année **400M€ au fonctionnement du réseau TER**, dans le cadre de la Convention d'exploitation signée avec SNCF.

Depuis 2010, les nouveaux « contrats d'aménagement de gare » font évoluer les modes d'intervention en insistant sur les modes d'accès à la gare et sur l'urbanisme. Ils encouragent les collectivités locales à investir pour moderniser les espaces à proximité immédiate de la gare : le parvis, les aires de circulation et de stationnement pour les autocars et les vélos, etc. Une politique concertée en faveur des centres d'échanges est donc proposée aux villes, en vue de privilégier l'accès à la gare par les transports en commun et par les modes doux.

Dans ce cadre, et en parallèle des travaux du Sillon alpin sud, le Conseil régional Rhône-Alpes a aussi réalisé d'importantes opérations de rénovation sur plusieurs gares, dont celles de **Vinay, Romans-sur-Isère, ou prochainement Tullins et Saint-Nazaire Saint Hilaire**.

► RFF

Réseau Ferré de France développe, modernise et commercialise l'accès au réseau ferré dans une logique de solidarité du territoire aux échelles européenne, nationale et régionale.

Deuxième investisseur public français, comptant 1 600 collaborateurs pour un chiffre d'affaires de 5,5 milliards d'euros en 2012, RFF pilote un plan de modernisation du réseau croissant et met en oeuvre la politique nationale de déploiement de quatre lignes nouvelles. 800 km de lignes à grande vitesse seront ainsi mises en services d'ici 2017. Fort d'un actif industriel de 30 000 km de lignes, RFF organise à l'attention de l'ensemble de ses clients, entreprises ferroviaires de transport de voyageurs et de fret, un accès équitable et performant au réseau ferré français. www.rff.fr/rhone-alpes-auvergne

Un projet financé par :



En partenariat avec :



► SNCF

SNCF est l'un des premiers groupes mondiaux de mobilité et de logistique, avec une présence dans 120 pays, 33,8 milliards d'euros de chiffre d'affaires dont près de 25% à l'international et 250 000 collaborateurs en 2012. Groupe public à vocation de service public, fort de son socle ferroviaire français, SNCF élargit l'offre des services de transport afin de proposer une mobilité fluide et de porte à porte à ses clients, voyageurs, transporteurs ou Autorités Organisatrices.

Afin de conquérir les marchés transfrontaliers et internationaux, le groupe s'appuie sur 5 branches d'activité : gestion, exploitation, maintenance et ingénierie d'infrastructure à dominante ferroviaire (SNCF Infra), transport public de voyageurs urbain, périurbain et régional (SNCF Proximités), transport de voyageurs longue distance et distribution (SNCF Voyages), transport et logistique marchandises (SNCF Geodis) et gestion et développement des gares (Gares & Connexions). www.sncf.com

Un projet financé par :



Rhône-Alpes

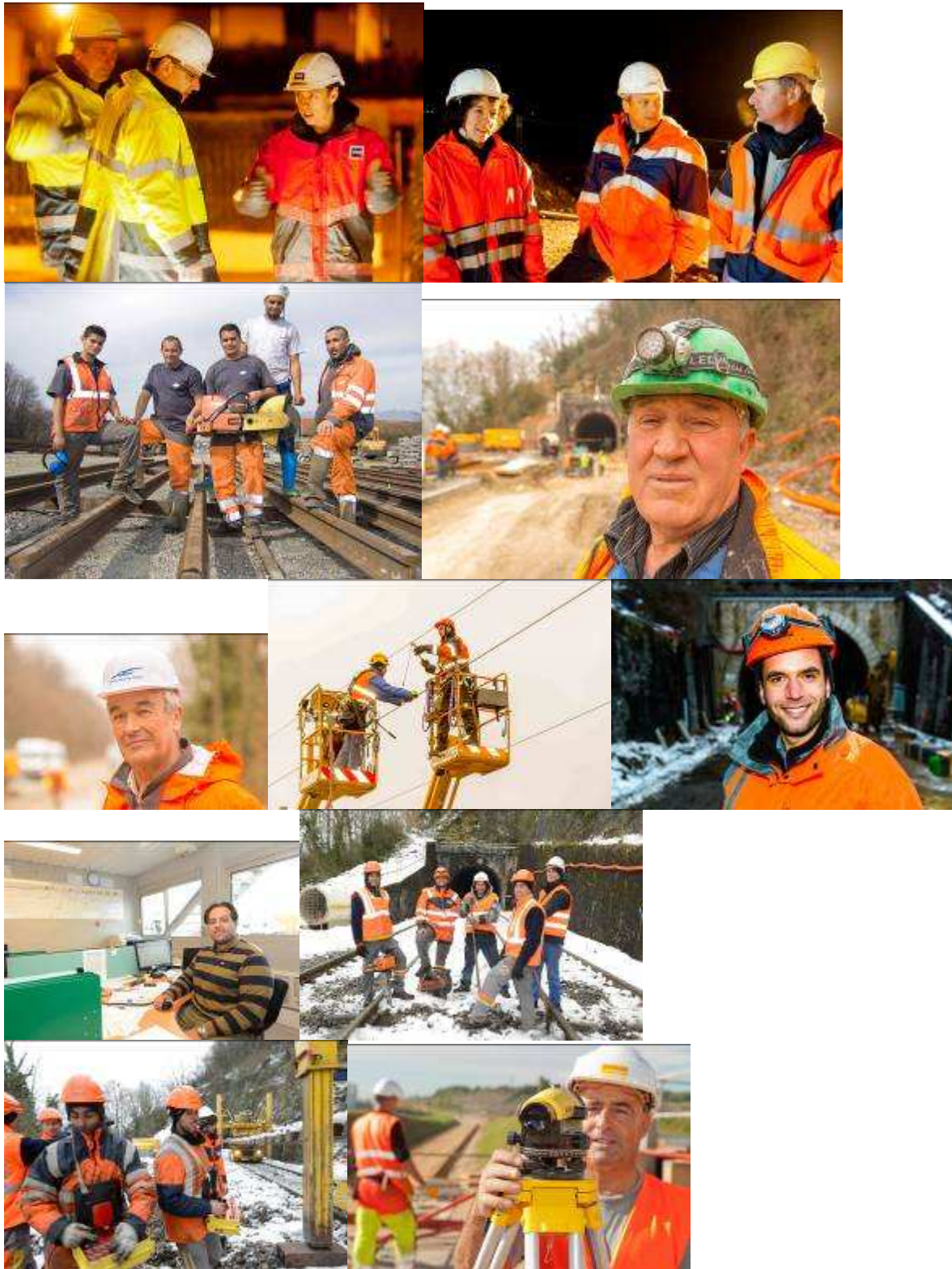


RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE



En partenariat avec :





Un projet financé par :



Rhône-Alpes



En partenariat avec :



CONTACTS PRESSE :

Région Rhône-Alpes

Clémence CAPRON – 04 26 73 49 57 – 06 87 56 05 48 – ccapron@rhonealpes.fr

RFF

Caroline LE GUELLEC - 04 72 84 05 61 – 06 70 80 40 05 caroline.leguellec@rff.fr

Préfecture de l'Isère

Sarah BARBIERI - 04 76 60 48 05 sarah.barbieri@isere.gouv.fr

SNCF

Marie-Anne MAIRE - 04 26 21 71 98 - marie-anne.maire@sncf.fr

Un projet financé par :



En partenariat avec :

